Sport und Technik

ORGAN DES ZENTRALVORSTANDES DER GESELLSCHAFT FÜR SPORT UND TECHNIK

Sie lesen heute:

Herrlich liegt die Zukunft uns erschlossen -
kühn erbaun wir unsre neue Welt

•

Bei Bergmann - Borsig stimmt was nicht

•

Orientieren - ganz einfach

•

Als Gast
bei den jungen Matrosen Volkspolens

•

Die jungen DDR-Meister
im Flugmodellbau

•

Eine spannungsreiche Geschichte

•

Klar zum Winterlager

•

Beilage:
Aus der Arbeit der DOSAAF
Flugmodell - Profile

50 Pfg.

1. Jahrgang, Nr. 2 • November 1952

Beim Geländefahren zeigt sich erst der wahre Meister

Herrlich liegt die Zukunft uns erschlossen – kühn erbaun wir unsre neue Welt

Von Martin Weinhold

In diesen Tagen begehen die Völker der Sowjetunion, ja, die Völker der Welt, den denkwürdigsten Tag in der bisherigen Menschheitsgeschichte. Vor 35 Jahren siegte die Große Sozialistische Oktoberrevolution in Rußland. An diesem Tage begann für die Menschheit die Wendung von der alten kapitalistischen zur neuen sozialistischen Welt. Damit eröffnete sich vor allen Menschen die herrliche Perspektive der völligen Entfaltung aller schöpferischen Kräfte, die die Menschheit hervorzubringen imstande ist.

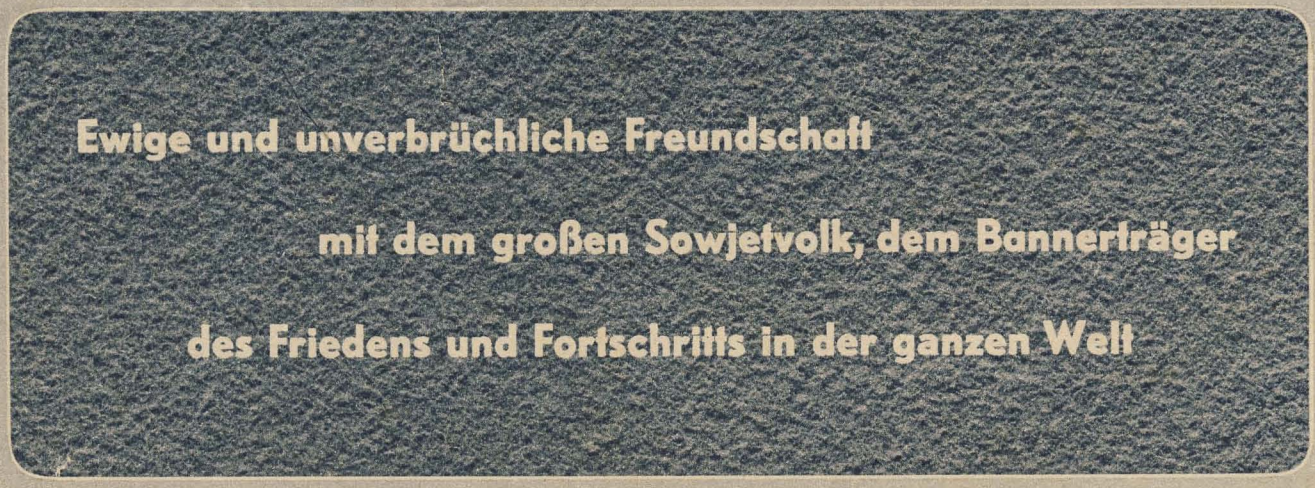
Mit der Oktoberrevolution befreiten sich die Völker der Sowjetunion vom Joch des Kapitalismus, der für die Werktätigen Not, Elend, Hunger, Arbeitslosigkeit und ein Sklavendasein bedeutet. An Stelle dessen wurde der Weg freigelegt zur Entfaltung der ganzen schöpferischen Initiative, wurden die Arbeitslosigkeit, die Not und das Elend überwunden und der jahrhundertealte Traum der Menschen von einer gesellschaftlichen Ordnung Wirklichkeit, in der jeder nach seinen Bedürfnissen leben kann.

Die Oktoberrevolution wurde von der revolutionärsten Klasse, der Arbeiterklasse, im Bündnis mit der Bauernschaft unter der Führung der Kommunistischen Partei Rußlands organisiert. In den 35 Jahren der sozialistischen Entwicklung haben die Sowjetvölker bewiesen, daß die vormals Ausgebeuteten und Unterdrückten durchaus in der Lage sind, ohne Ausbeuter und ohne Unterdrücker einen neuen sozialistischen Staat, eine neue sozialistische Wirtschaft und eine neue sozialistische Kultur aufzubauen.

Groß waren und sind die Erfolge der Sowjetvölker beim Aufbau des Sozialismus und beim Übergang zum Kommunismus; aber der Weg zu diesen Erfolgen war nicht leicht. Alles, was die Sowjetvölker errungen haben, entstand im Kampf gegen die Feinde der Arbeiterklasse, gegen die Feinde des Sozialismus, gegen die Feinde der Sowjetunion. In den Jahren 1918—20 war es der Kampf gegen die ausländische militärische Intervention der 14 imperialistischen Staaten in Verbindung mit dem Kampf gegen die Konterrevolution im Lande. In den Jahren bis 1937 war es der Kampf gegen die Feinde im Lande, die sich unter dem Mantel des Biedermannes in Partei und Staat eingeschlichen hatten und versuchten, die Sowjetvölker von dem konsequenten Lenin-Stalinschen-Weg abzubringen. Es war zugleich der Kampf gegen die Blockade, die die Imperialisten gegen das Sowjetland anwendeten. Es war der Kampf gegen die deutschen faschistischen Aggressoren, die 1941 den wahnwitzigen Plan hatten, die Sowjetunion zu liquidieren. Aus all dem sind die Sowjetvölker unter der weisen Führung Lenins und Stalins siegreich hervorgegangen.

Die Sowjetmacht und der Kampf um den Frieden sind nicht voneinander zu trennen. Schon am Tage der Gründung des Sowjetstaates vor 35 Jahren forderte der II. Sowjetkongreß in dem berühmten „Dekret über den Frieden" alle Völker und Regierungen der kriegführenden Länder auf, sofort einen demokratischen Frieden zu schließen. Diesen Aufruf der Regierung der Arbeiter und Bauern ließen die kriegführenden Mächte unbeantwortet. Trotz der schweren Bedingungen, die der räuberische deutsche Imperialismus stellte, schloß die Sowjetmacht mit Deutschland Frieden und beendete für ihre Völker den Krieg.

Der Kampf um den Frieden ist die Grundlage der Politik der Sowjetunion. Mehr als alle anderen Völker hat das deutsche Volk in diesen 35 Jahren die Friedensliebe und Friedenspolitik der Sowjetunion erfahren können. Als die imperialistischen Siegermächte nach 1918 die Politik der Zerreißung unserer Nation und der Ausschaltung unserer Wirtschaft vom Weltmarkt betrieben, ist die Sowjetregierung konsequent für die Souveränität und Unabhängigkeit unseres Landes eingetreten und unterschrieb als einzige Macht nicht den Versailler Vertrag. 1922 schloß sie mit der Weimarer Republik den Vertrag von Rapallo. Zwischen 1925 bis 1932 schloß der Sowjetstaat Wirtschafts-, Freundschafts- und Neutralitätsverträge mit seinen Nachbarstaaten und mit all denen ab, die dazu bereit waren. Auf allen internationalen Konferenzen, die der Erhaltung des Friedens, der Abrüstung, dem Verbot der Atomwaffe usw. dienen sollten, vertrat die Sowjetunion konsequent die Lenin-Stalinsche Friedenspolitik. Selbst in den Jahren des Vaterländischen Krieges, der für die Sowjetvölker den schwersten Krieg ihrer Geschichte und das größte Elend brachte, änderte sich nichts an der Grundeinstel-



Lenin traf in der Nacht des 6. November 1917 (24. Oktober alter Zeitrechnung) im Smolny ein und nahm die Leitung des Aufstandes unmittelbar in seine Hand

lung der Friedenspolitik der Sowjetunion. Mitten im Toben des Hitlerkrieges, als beträchtliche Teile der Sowjetunion durch die faschistischen Armeen zerstört waren und das Sowjetvolk die größten Opfer brachte, erklärte Stalin im Tagesbefehl am 23. Februar 1942:

„Es wäre lächerlich, die Hitlerclique dem deutschen Volke, dem deutschen Staate, gleichzusetzen. Die Erfahrungen der Geschichte besagen, daß die Hitler kommen und gehen, aber das deutsche Volk, der deutsche Staat bleibt."

Im gleichen Befehl heißt es weiter:

„Die Rote Armee ist frei vom Gefühl des Rassenhasses, sie ist frei von solch einem entwürdigendem Gefühl, weil sie im Geiste der Gleichberechtigung der Rassen und der Achtung der Rechte anderer Völker erzogen ist. Man darf außerdem nicht vergessen, daß in unserem Lande jede Äußerung von Rassenhaß gesetzlich bestraft wird."

Die gleiche Auffassung vertrat Stalin bei der Feier des Sieges über die faschistischen Okkupanten am 9. Mai 1945, als er sagte, daß die Sowjetunion nicht beabsichtigt, Deutschland aufzuteilen oder zu vernichten.

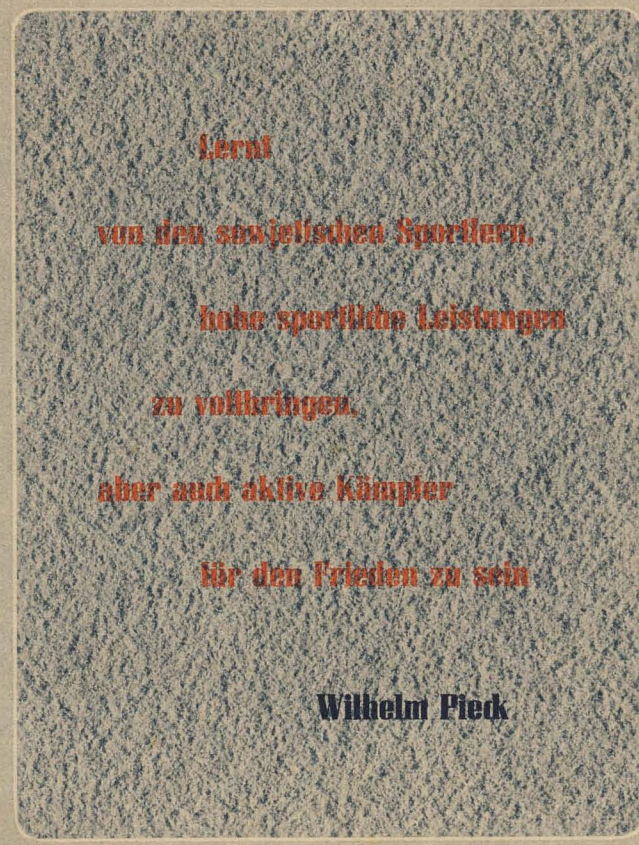
Nach der Zerschlagung der hitlerischen Armee und des faschistischen Staates halfen uns die Sowjetmenschen, unser neues Leben zu organisieren und aufzubauen. Durch ihre Hilfe und Unterstützung lernten unsere Arbeiter nach neuen Methoden zu produzieren; lernten unsere Techniker und Ingenieure Fabriken aufzubauen; lernten unsere Maurer Häuser und Städte zu bauen; lernte das ganze Volk, Herr des Landes zu werden. Unter der Führung der Arbeiterklasse und ihrer Partei wurden im Gebiete unserer Republik die Reste der monopolkapitalistischen Clique liquidiert und die Bevölkerung im Geiste des Friedens und des Internationalismus erzogen.
Die fürsorgliche Hilfe der Sowjetmacht kommt am deutlichsten in den Telegrammen unseres Lehrmeisters, des großen Stalin, und in den Noten der Sowjetregierung in der Deutschlandfrage an die Westmächte zum Ausdruck. Stalin hob die große Bedeutung hervor, die die Existenz eines friedliebenden, demokratischen Staates auf deutschem Boden für den Kampf um den Frieden in Europa und in der Welt hat. Er wünschte unserer Regierung und dem deutschen Volke zum 3. Jahrestag der Republik weitere Erfolge bei dem großen Werk der Schaffung eines einheitlichen, unabhängigen, demokratischen und friedliebenden Deutschland und sagt damit, daß die Deutsche Demokratische Republik zum ersten friedliebenden Staat in der bisherigen Geschichte Deutschlands geworden ist. Stalin bestätigt uns, daß der Kampf der deutschen Patrioten in der Deutschen Demokratischen Republik und in Westdeutschland erfolgreich war und der richtige Weg zur Herstellung der Einheit unseres Landes beschritten wird. Die reale Möglichkeit zur Herstellung der Einheit unseres Vaterlandes auf friedlichem Wege ist gegeben. Es gilt jetzt, konsequent auf diesem Wege weiterzuschreiten.

In der Fortsetzung der Politik des Friedens, in der Anerkennung des Rechts der Völker auf nationale Souveränität und Unabhängigkeit nahm auch der XIX. Parteitag der KPdSU im Rahmen der Einschätzung der internationalen Lage zur Deutschlandfrage Stellung und stellte im Rechenschaftsbericht des Genossen Malenko an den Parteitag fest:

„In Übereinstimmung mit dem Potsdamer Abkommen verfolgt die Sowjetunion unentwegt eine Politik, die auf baldigen Abschluß des Friedensvertrages mit Deutschland, auf Abzug aller Besatzungstruppen aus Deutschland und auf Schaffung eines einheitlichen, unabhängigen, friedliebenden und demokratischen Deutschland gerichtet ist, wobei sie im Auge hat, daß die Existenz eines solchen Deutschland neben dem Bestehen der friedliebenden Sowjetunion die Möglichkeit neuer Kriege in Europa ausschließt und die Knechtung der europäischen Länder durch die Weltimperialisten unmöglich macht.
Man kann hoffen, daß das deutsche Volk, das vor dem Dilemma steht, diesen Weg einzuschlagen oder zum Landsknecht der amerikanischen und englischen Imperialisten zu werden, den richtigen Weg wählt, den Weg des Friedens".

Mit den Hinweisen Stalins, mit der Einschätzung des XIX. Parteitages der KPdSU hält das deutsche Volk einen Kompaß in der Hand, der sicher die Einheit des Landes herstellen läßt und den Weg in eine glückliche und frohe Zukunft weist.

Somit ist die Oktoberrevolution, somit ist der XIX. Parteitag der KPdSU ein Leuchtturm, nach dem sich unser Volk wie alle Völker in ihrem Kampf richten, von dem sie



die herrliche Perspektive der kommunistischen Gesellschaft haben. Darum sollen alle unsere Mitglieder mithelfen, in dem am Jahrestag der Oktoberrevolution beginnenden Monat der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft die Freundschaft mit der Sowjetunion zur Sache des ganzen Volkes, zur Sache jedes einzelnen Deutschen zu machen. Jeder einzelne soll unseren Menschen klarmachen, daß die Freundschaft zur Sowjetunion der Prüfstein ist für die Einstellung zu Frieden, Fortschritt, Demokratie und Sozialismus. Jedes Mitglied der GST soll alle seine Kräfte daransetzen, um in der zweiten Etappe unseres Wettbewerbes bis zum Geburtstag des weisen Stalin weitere Tausende von Werktätigen als Mitglieder der Gesellschaft für Sport und Technik zu gewinnen und eine systematische, qualifizierte Ausbildung durchzuführen. Damit hilft er die Deutsche Demokratische Republik zu festigen, den Frieden in Europa zu erhalten und das Friedenslager in der Welt, an deren Spitze die Sowjetunion steht, zu stärken.

Patrioten unserer Heimat

Friedrich Ludwig Jahn

Du sollst an Deutschlands Zukunft glauben,
an deines Volkes Auferstehen.
Laß diesen Glauben dir nicht rauben,
trotz allem, allem, was geschehen.
Und handeln sollst du so als hinge
von dir und deinem Tun allein
das Schicksal ab der deutschen Dinge
und die Verantwortung wär' dein.

Diese Worte rief Johann Gottlieb Fichte im Winter 1807, inmitten des von französischen Truppen besetzten Berlins, dem deutschen Volke zu. Ein Mann, der nach diesen Worten handelte, war Friedrich Ludwig Jahn, dessen hundertsten Todestag wir im vergangenen Monat feierlich begingen. Ungeachtet aller persönlichen Opfer setzte er seine ganze Kraft für die Befreiung des deutschen Volkes vom drückenden Joch Napoleons ein.

Ein bewegtes Leben war es, was dieser Mann führte, dessen Andenken wir ehren und von dem wir in vielen Dingen lernen können. Es war der 11. August 1778, an dem Friedrich Ludwig Jahn in Lanz bei Lenzen in der Priegnitz das Licht der Welt erblickte. Schon als Kind lernte Ludwig Jahn das Schwimmen, aber sein besonderes Interesse lag beim Schießen und Reiten. Nach dem Besuch des Gymnasiums in Salzwedel und des Grauen Klosters in Berlin besuchte er mehrere Universitäten und empfand bitter die deutsche Zerrissenheit.

Das Jahr 1796 fand ihn beim Theologiestudium in Halle. Die Theologie befriedigte den jungen Jahn aber nicht, er interessierte sich vielmehr für Geschichte und die deutsche Sprache. Von den Universitäten Halle und Greifswald wurde er wegen Streitigkeiten mit Professoren und Landsmannschaftsstudenten — jener Studentenvereinigung, die gegen die nationale Einheit kämpfte — verwiesen. Er wurde Hauslehrer. Während dieser Zeit arbeitete er an seiner Schrift „Bereicherung des deutschen Sprachschatzes", die er 1806 veröffentlichte. Daß im Oktober 1806 Preußen dem Aggressor Napoleon unterlag, traf ihn schwer. Bis zum Jahre 1809 lebte er dann in seinem Vaterhause und arbeitete gegen Napoleon, wo er nur konnte. In Lübeck brachte er ein Jahr später sein „Deutsches Volkstum" heraus, in dem er eine Reihe nationaler Forderungen, wie „Einheit des Staats und Volks", „allgemeines Bürgerrecht", „Gleichheit des Maßes und Gewichtes" und „allgemeine Ausbildung in der Muttersprache", ganz offen aussprach.

Als er sich als Dozent an der Universität Berlin und um eine Oberlehrerstelle bewarb, wurde er nicht angenommen. Als Hilfslehrer betätigte er sich dann an dem Gymnasium, an dem er selbst gelernt hatte. Dort scharte

Friedrich Ludwig Jahn

er eine Gruppe Schüler um sich, machte mit ihnen Wanderungen, Spiele und gymnastische Übungen. Das Ziel war meistens die Hasenheide im Süden Berlins. Den Gymnasiallehrer Jahn schmerzte die Unterdrückung Deutschlands zutiefst, und er stellte sich die Aufgabe, das deutsche Volk aufzurichten und für den Befreiungskampf vorzubereiten. Ein Mittel dazu sah er in der sportlichen Ertüchtigung der Jugend.

So entstand unter den größten persönlichen Opfern Jahns im Frühjahr 1811 der erste Turnplatz in der Hasenheide. In einem Brief schrieb Jahn 1815: „Es lag in der Natur der Sache, daß man schon damals, als das Turnen begann, den Knaben und Jünglingen nicht verschwieg, daß ihre Übungen vorzüglich den Zweck hätten, sich körperlich zum Kampf gegen den Feind des Vaterlandes zu erkräftigen, sie mit glühendem Enthusiasmus für das Vaterland zu beseelen, mit Haß gegen den Feind zu erfüllen suchte."

Nach der Niederlage Napoleons in Rußland wurde im Februar 1813 in ganz Preußen zur Bildung von Freiwilligenverbänden aufgerufen. Unter den ersten Freiwilligen befand sich Friedrich Ludwig Jahn. Zusammen mit dem jungen Dichter Theodor Körner reihte er sich in die Freischar des Majors von Lützow ein. In „Lützows wilder verwegener Jagd" kämpfte der Freiwillige Jahn bis zur Befreiung des letzten Stückchen deutschen Bodens von den französischen Eroberern. „Der Eroberungskrieg ist ein ganz anderes Ding", schrieb er, „als ein Kampf um Leben und Tod fürs Vaterland." Das waren Worte eines echten deutschen Patrioten.

Der Kampf der fortschrittlichen Kräfte Deutschands führte jedoch nicht zu einer Umgestaltung der gesellschaftlichen Verhältnisse. Den reaktionären adligen Kreisen gelang es, das Volk zu betrügen und die Interessen des deutschen Volkes auf das schändlichste zu mißbrauchen. Die fortschrittlichen Kräfte wurden als „Demagogen" verfolgt und unterdrückt, und so wurde Jahn als einer der ersten im Juli 1819 verhaftet. Ihm wurde vorgeworfen, die „höchst gefährliche Lehre von der Einheit Deutschlands" aufgebracht zu haben. Über fünf Jahre wurde er von Festung zu Festung geschleppt und nach seiner Entlassung weitere 15 Jahre unter Polizeiaufsicht gestellt.

Einsam lebte er dann in Freiburg (Unstrut), nur in der Nationalversammlung 1848 in Frankfurt a. M. trat er noch einmal auf, aber er erkannte nicht, daß das Proletariat der Träger des Fortschritts ist. Er verstand die Entwicklung nicht und lebte von seinen früheren Idealen. Gebrochen durch die vielfachen Leiden und politischen Verfolgungen, starb er am 15. Oktober 1852.

Einen Gedanken aber hat Jahn bis zu seinem letzten Lebenstage im Herzen getragen: Die Einheit unserer geliebten deutschen Heimat. In einer seiner letzten Reden sagte er: „Mein Schild führt drei Farben: Schwarz, Rot, Gold, und darin steht geschrieben: Einheit, Freiheit, Vaterland."

K. H. H.

Was unsere Kamera sah...

Unser Bild zeigt den Kameraden Ernst Weber bei einem Sprung mit dem Pferd „Lotte".

Bei der im Rahmen des DDR-offenen Reit-, Spring- und Fahrturniers am 27. bis 28. September 1952 in Halle ausgetragenen Bezirksmeisterschaft konnte eine Mannschaft unserer Gesellschaft im Sektionswettbewerb den 2. Platz belegen. Kamerad Ernst Weber sicherte sich durch eine gute Leistung in der Dressurprüfung Kl. A den 2. Platz und in den Dressurprüfungen Kl. M und Kl. L je einen 3. Platz.

Zum Tag der Republik führte die Kreisleitung der Gesellschaft für Sport und Technik in Halle eine Gelände- und Geschicklichkeitsfahrt für Motorräder durch. Die Strecke betrug 100 Kilometer und führte rund um Halle. Dabei waren einige Hindernisse und Kontrollstellen zu passieren. Wir sehen auf unserem Bild den Kameraden Horst Müller aus der Waggonfabrik Ammendorf beim Überwinden der Wasserdurchfahrt in Plötz.

Diese Fahrt wurde unter großer Beteiligung unserer Kameraden aus den Betrieben durchgeführt. Überall an den Straßen standen Menschen und waren begeistert von dem Können der Geländefahrer. Diese Fahrt hatte es aber auch sozusagen „in sich" und verlangte von den Fahrern und den Maschinen alles.

Eine der Zeitkontrollen war verbunden mit einer Schießprüfung. Jede Mannschaft, die aus je drei Kameraden bestand und für jedes Mannschaftsmitglied einen Schuß frei hatte, mußte mindestens 15 Ringe schießen. Hier sehen wir die Mannschaft des Mansfeldkombinats aus Eisleben bei ihrer Prüfung.

Pferde, Reiter und Parcours

Von Ernst Weber

(Fortsetzung)

Unsere Pferde werden dann die größten Leistungen vollbringen, wenn wir ihnen Lebensbedingungen schaffen, die den Eigenarten dieser Tiere am meisten entsprechen. Die Tätigkeit, die mit der Pflege unserer Tiere zusammenhängt, nennen wir die Wartung.

Die Wartung des Pferdes

Unter guter Wartung verstehen wir, wenn die Pferde sich in ihrem Stand wohl fühlen. Erstes Gebot ist dabei Sauberkeit und richtige Einstreuung. Als Streu verwendet man Stroh, Torfstreu oder Sägespäne. Torf und Sägespäne eignen sich besonders gut als Unterstreu. Die Pferde stehen dadurch auf einem weichen Untergrund, und der Torf und die Sägespäne saugen den Urin auf. Wenn die Streu naß oder feucht ist, kann bei den Pferden leicht Strahlfäule entstehen. Diese Krankheit, eine Zersetzung des Pferdehufes, muß man sorgfältig mit Kupfervitriol und Holzteer behandeln. Ebenso ist es ratsam, regelmäßig die Hufe zu reinigen, da ein Versäumnis dieser Arbeit ebenfalls der Strahlfäule Vorschub leistet. Am besten eignet sich dazu eine harte Wurzelbürste.

Gut geputzt ist halb gefüttert, heißt ein alter Reiterspruch. Bei der tagtäglichen Wartung steht das Putzen an erster Stelle. Das Putzen wird am

Abb. 1: Der Schweif wird mit den Fingern verlesen und dann mit einer Bürste ausgebürstet

besten im Freien oder im Vorraum durchgeführt. Man benötigt dazu Kardätsche, Striegel, Schwamm, Wischtuch, Wurzelbürste, Hufräumer und Mähnenkamm.

Mit dem Striegel wird der gröbste Schmutz aufgelockert. Beim Striegeln soll man nicht über Knochenteile kommen. Knochenteile sind Teile des Pferdes, die nur mit Haut überzogen sind, wie z. B. die Gelenke, Beine usw. Nehme ich auf diese Knochenteile beim Striegeln keine Rücksicht, so wird das Pferd bald bösartig sein. Nach der Durchstriegelung putze ich das Pferd ab und reibe es anschließend mit einem Wolltuch ab. Sonst wird der Striegel nur zum Abstreichen des Schmutzes von der Kardätsche benutzt. Der Schwamm dient zur Reinigung der Augen, der Nase, des Afters und des Schlauches. Haben wir keinen Schwamm zur Verfügung, so kann dieser auch durch ein weiches Wolltuch ersetzt werden. Die Mähnen- und Schweifpflege trägt sehr zum gepflegten Aussehen des Pferdes bei. Die Mähne ist auf die Länge einer guten Handbreite zu verziehen und nicht abzuschneiden. Der Schweif wird durch das Entfernen der Haare von der Rübe verzogen. Mit dieser Frisur erreicht man dasselbe, wie früher durch das Kupieren, nämlich das Hervortreten der Hinterhandmuskulatur. Besonders schön wird der Schweif, wenn er eine Zeitlang nachtsüber bandagiert wird. Bei Reitpferden läßt man den Schweif lang wachsen, bei Wagenpferden empfiehlt es sich, ihn etwa über den Sprunggelenken abzuschneiden. Die oft gesehene Sitte, Mähne und Schweif vor Veranstaltungen einzuflechten, wirkt sich auf das Aussehen des Pferdes meist nur negativ aus. Lockige Pferdehaare wirken unedel und unnatürlich.

Mit dem Mähnenkamm ist mit äußerster Vorsicht umzugehen. Vor allen Dingen soll man den Schweif mit ihm nicht bearbeiten. Er sollte mit den Fingern verlesen werden, und nur dann sollte der Mähnenkamm bei ihm Verwendung finden, wenn keine Gefahr mehr besteht, daß man Haare ausreißt (Abb. 1). Zur weiteren Pflege gehört, daß alle langen Haare unter dem Bauch, am Hals, an der Vorderfußwurzel und zwischen den Hinterbacken am besten mit einer Spiritusflamme abgesengt werden. Lange Fesselhaare sind abzuscheren, auch die über die Hufkronen herabwachsenden Haare. Die aus den Ohren hervorwachsenden Haarschöpfe sind mit einer Schere abzuschneiden. Die Haare innerhalb der Ohren dienen als Schutz gegen Insekten und dürfen nicht entfernt werden. Die Tasthaare am Maul werden ebenfalls nicht abgeschnitten.

Beim Putzen hat man eine gute Gelegenheit, um mit dem Pferde in ein Vertrauensverhältnis zu kommen. Man soll es häufig ansprechen. Tiere, die beim Putzen schlecht stehen, brauchen vorwiegend bei der Arbeit am Kopf viel Unterhaltung. Völlig falsch ist es, die Pferde zu necken oder sie roh zu behandeln. Bösartigen Pferden muß man selbstverständlich energisch gegenübertreten; ohne jemals zu vergessen, daß man das Tier zu erziehen wünscht.

Das Mustern der Pferde muß oft geübt werden, damit sich die Pferde hierbei vorteilhaft vorstellen. Der Reiter geht an der linken Seite des Pferdes. Bleibt es zurück, zieht er es vorwärts, ohne es dabei anzusehen. Drängt das Pferd dagegen zu stark

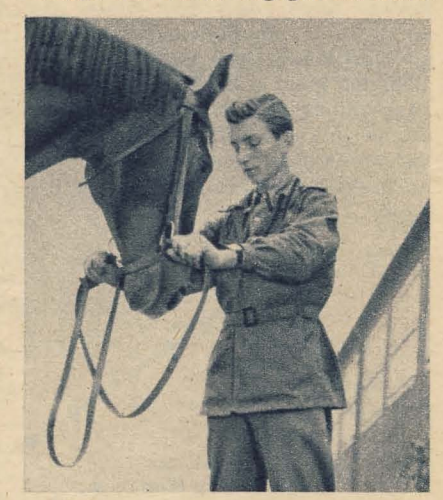


Abb. 2: So führt man ein Pferd vor

vorwärts, gibt der Reiter sanfte Zügelanzüge und hält die erhobene linke Hand vor den Kopf des Pferdes unter beruhigenden Zurufen. Unarten straft man durch leichte Stöße mit der Hand gegen das Kinn des Pferdes.

Beim eigentlichen Vorführen macht man vor den Besichtigenden halt und tritt in Spreizstellung vor das Pferd (Abb. 2). Die rechte Hand nimmt den linken und die linke den rechten Trensenzügel. Die Daumen berühren die Ringe, und die Zügelenden liegen in der rechten Hand.

Zum Mustern wird das Pferd geradegestellt, das heißt, daß die Last des Körpers gleichmäßig auf alle 4 Beine verteilt sein muß. Der Kopf wird leicht hochgehalten. Die Haltung des Pferdes muß natürlich sein. Man muß darauf achten, daß die dem Besichtigenden abgewendeten (äußeren) Beine nach der Mitte zu enger zusammenstehen als die anderen.

Zum Vorführen tritt man wieder an die linke Seite des Pferdes, nimmt die Zügel wie beim Führen und geht mit dem Pferde mit. Man muß mit dem Pferd gleichen Tritt halten und beim Traben schwungvoll mitlaufen. Man muß dafür sorgen, daß das Pferd die Gänge, die es hat, auch zeigen kann und in guter Haltung geht.

Orientieren – ganz einfach

Von Wolfgang Müller

Das Zurechtfinden im Gelände, vielfach wird es auch Orientieren genannt, ist für jeden Kameraden von außerordentlicher Wichtigkeit. Zum Zurechtfinden im Gelände gehören:

1. Das Festlegen der Himmelsrichtungen.
2. Die Bestimmung des eigenen Standpunktes.
3. Den eigenen Standpunkt zu anderen Punkten in Beziehung zu bringen und sich danach zu richten.

Als Orientierungsmittel kennen wir Kompaß, Karte, Uhr, Sonne, Mond, Sterne usw.

Das Wichtigste bei der Orientierung im Gelände ist natürlich die Kenntnis der Himmelsrichtung. Zu diesem Zweck muß man das genaue Bild der Windrose im Gedächtnis haben. Auch nach dem Stand der Sonne kann man die Himmelsrichtungen bestimmen (Abb. 1).

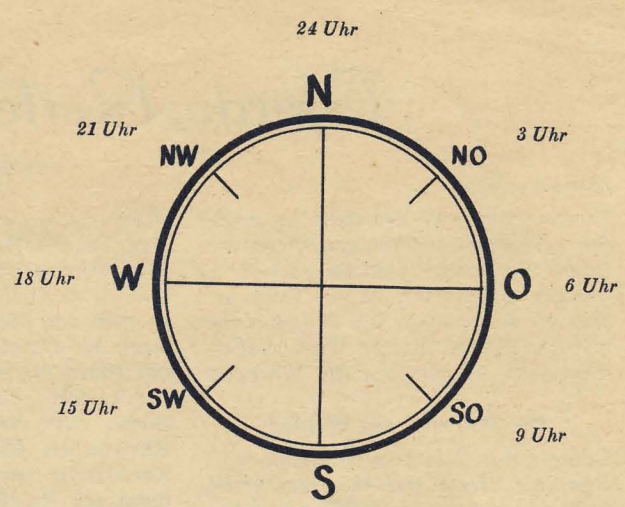


Abbildung 1

Befindet man sich also auf Wanderung und es ist 15.00 Uhr, so steht die Sonne im Südwesten. Umgekehrt kann man nach dem Stand der Sonne auch die ungefähre Uhrzeit bestimmen.

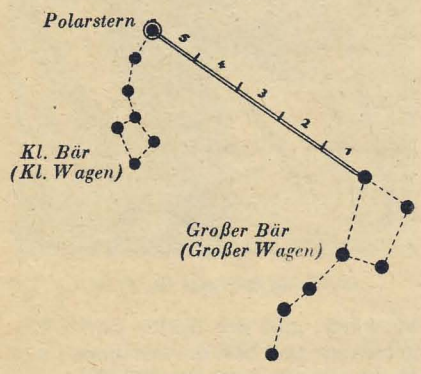


Abbildung 2

In der Nacht kann man nach dem Polarstern die Himmelsrichtung feststellen. Er ist ein heller großer Stern und steht genau im Norden. Man findet ihn leicht, indem man die Hinterachse des Großen Wagens (Großer Bär) fünfmal verlängert (Abb. 2).

Bei der Feststellung der Himmelsrichtung nach der Uhr bringt man die Uhr so in die waagerechte Lage, daß der kleine Zeiger auf die Sonne gerichtet ist. Dann liegt Süden genau in der Mitte zwischen dem kleinen Zeiger und der 12, und zwar am Vormittag vorwärts, am Nachmittag rückwärts abgelesen (Abb. 3).

An trüben Tagen sind mitunter weder Sonne, Mond noch Sterne zu sehen. Das bedeutet nun nicht, daß man im Gelände völlig hilflos ist, sondern es gibt auch hier eine ganze Reihe von Hilfsmitteln, die es gestatten, wenigstens ungefähr die Himmelsrichtung festzustellen. So stehen z. B. die Türme von Kirchen und Kapellen im allgemeinen nach Westen, während die Altäre nach Osten zeigen. Inschriften jüdischer Grabsteine zeigen immer nach Osten. Häuser, Bäume, Felsen usw. sind oft von der Wetterseite her (d. h. von Nordwesten) stärker verwittert, rauher oder feuchter oder nach dieser Seite hin bemoost. Alte Bäume zeigen nach der Wetterseite hin oft stärkere Wurzelbildung. Wandert man in Gegenden, in denen Wein angebaut wird, so richtet man sich nach der Lage der Weinberge, die an den Süd- bzw. Südwesthängen liegen.

Es ist angebracht, m e h r e r e dieser letzteren Hilfsmittel anzuwenden, damit man eine Feststellung mit einer anderen vergleichen kann.

Sehr exakt kann man die Himmelsrichtung feststellen, wenn man auf einen trigonometrischen Punkt stößt. Die eingehauenen Insignien TP (auch in Stein) zeigen stets nach Süden und die obere waagerechte Fläche trägt oft die Himmelsrichtung in Form eines Kreuzes (Abb. 4).

Bei Wanderungen, Märschen usw. nach der Karte ist es praktisch, die Karte stets orientiert zur Richtung der Vorwärtsbewegung zu halten, auch wenn z. B. bei einer Vorwärtsbewegung nach Süden die Schrift auf dem Kopf steht.

Für Wanderungen, Märsche usw. ohne Karte ist es notwendig, sich vor

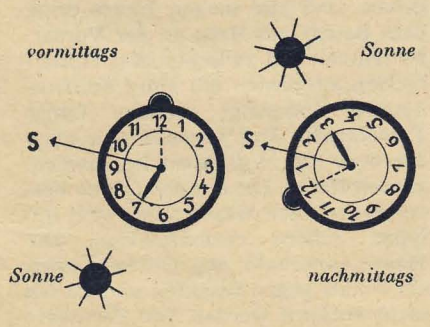


Abbildung 3

Antritt den Weg nach der Karte genau einzuprägen und sich eine Wegskizze anzufertigen.

Zum weiteren Orientieren im Gelände ist eine gewisse Sinnesschärfung in Form von Seh- und Hörübungen, Zielerkennen, Zielansprache und Entfernungsschätzen besonders notwendig.

Wir wollen uns noch eingehend mit dem Entfernungsschätzen befassen. Unkenntnis auf diesem Gebiet hat schon manchen Kameraden im Gelände unsicher werden lassen. Diese

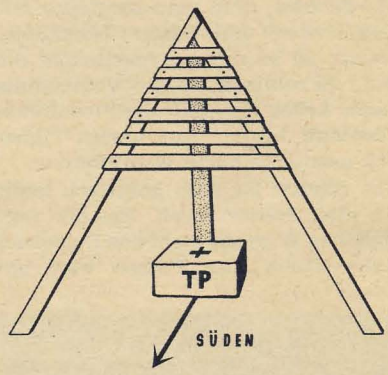


Abbildung 4

Tätigkeit läßt sich aber nicht durch theoretischen Unterricht, sondern nur durch praktische Übungen erlernen.

Beim Schätzen wird die Strecke vom eigenen Standpunkt bis zum Ziel mit den Augen abgemessen. Das Bestimmen der Entfernung kann durch die Art des Geländes, durch die Größe des Zieles und seine Sichtbarkeit, durch die Witterung und andere Faktoren beeinflußt werden. Schätzfehler treten auf:

zu kurz:

bei hellem Sonnenschein,
über Wasser,
bei Sonne im Rücken,
auf gleichmäßigen Flächen (Heide, Schnee),
bergab usw.

zu weit:

gegen die Sonne,
bei trübem Wetter und in der Dämmerung,
bei Nacht,
bergauf usw.

Man unterscheidet: nächste Entfernung bis 100 Meter, nahe Entfernungen von 100 bis 400 Metern, mittlere Entfernungen von 400 bis 800 Metern und weite Entfernungen über 800 Meter.

Um die Entfernung richtig schätzen zu können, gibt es verschiedene Methoden:

1. Schätzen durch Vergleich: man vergleicht die Strecke mit einer eingeprägten Maßeinheit (z. B. Abstände von Telegrafenstangen, von regelmäßig gepflanzten Bäumen, Einprägen der Erkennbarkeit eines Menschen auf verschiedene Entfernungen: auf 200 Meter erkennt man meist das Gesicht, auf 400 Meter den Kopf, auf 600 Meter noch den Umriß eines Menschen usw.).
2. Schätzen durch Teilen: Man teilt die Entfernung in zwei Hälften, vergleicht die eine mit einer bekannten Maßeinheit und verdoppelt die erhaltene Schätzung.
3. Teilen der Entfernung nach markanten Geländestellen: Man teilt die Entfernung nach besonderen Merkmalen (Weg, Gebäude u. ä.), schätzt jeden Teil für sich und zählt die Ergebnisse zusammen.
4. Schätzen über nicht einzusehendes Gelände: Man überträgt dazu die zu schätzende Entfernung auf eine gerade übersichtliche Strecke, z. B. auf eine Straße, einen Waldrand usw. und schätzt diese.
5. Schätzen von quer oder schräg laufenden Strecken: Verfahren wie bisher, es ist nur die Streckenverkürzung bei zunehmender Entfernung zu beachten.
6. Schätzen, wieviel Zeit man braucht, um den anzuschätzenden Ort zu erreichen: Zuerst die Entfernung ermitteln, dann rechnet man auf 100 Meter eine Minute.

Für das Schätzen nach der Breite sind Daumenbreite und Daumensprung Hilfsmittel.

Daumenbreite: Dazu wird ein Arm ausgestreckt, Daumen nach oben und ein Auge geschlossen. Mit einer Daumenkante wird das Ziel anvisiert. Die Fläche, die der Daumen deckt, ist die Daumenbreite. Das Verfahren der Finger- und Handbreite ist dasselbe. Die Daumenbreite deckt etwa 40 Teilstriche des Fernglases.

Daumensprung: Dazu wird ein Arm ausgestreckt, Daumen nach oben, und mit einem Auge unter Schließen des anderen Auges das Ziel über eine Daumenkante anvisiert. Dann wird das geöffnete Auge geschlossen und das vorher geschlossene geöffnet.

Der Daumen springt dann um einen Daumensprung nach links oder rechts. Er beträgt etwa 100 Teilstriche des Fernglases, d. h. auf 1000 Meter Entfernung etwa 100 Meter (Abb. 5).

Finger- und Handbreite. Ein sehr einfaches, aber erfolgreiches Mittel zum Schätzen in der Breite sind auch die Finger- und Handbreite. Dazu wird wieder der Arm ausgestreckt und die zu schätzende Breite mit den Fingern bedeckt, dabei muß ein Auge geschlossen werden. Braucht man z. B. um eine zu schätzende Breite zu verdekken 3 Finger, so ist das gleichbedeutend mit 90 Strich in der Einteilung des Fernglases, also auf 1000 Meter Entfernung gleich 90 Meter. Wenn wir nun einige Strichbreiten festlegen, so erleichtert uns dieses das Breitenschätzen ganz besonders, gleichzeitig haben wir aber durch diese Methode ein Hilfsmittel, um einen Punkt im Gelände anzusprechen, d. h. um einen

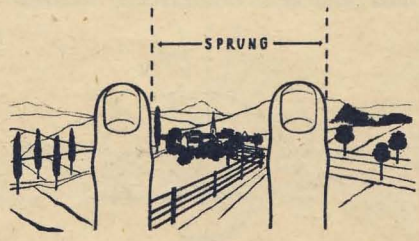


Abbildung 5

Kameraden mit Worten auf einen bestimmten Punkt hinzuweisen; z. B.: In dieser Richtung (mit der Hand gezeigt) steht in einer Entfernung von 600 Metern ein Mast, 90 Strich rechts davon (also 3 Fingerbreiten) ein dunkelgrüner Busch.

Als Anhalt für die Strichbestimmung:

1 Bleistiftbreite	15 Strich
1 Schmalseite einer Streichholzschachtel	30 Strich
1 Breitseite einer Streichholzschachtel	60 Strich
1 Fingerbreite	30 Strich
1 Daumenbreite	40 Strich
1 Handbreite	120 Strich

Nach einiger Übung und Gewöhnung ist dieses die einfachste und sicherste Art und Weise und ersetzt für unseren Zweck die hierzu notwendigen technischen Hilfsmittel.

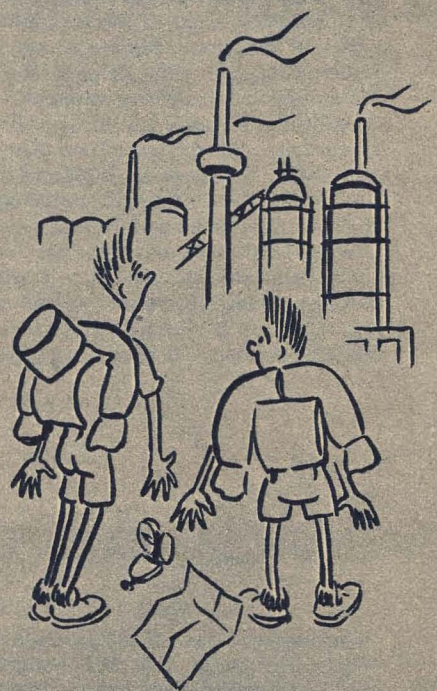
Die wirkliche Entfernung zum Ziel wird festgestellt durch Abmessen mit der Meßleine usw., durch Abgreifen auf der Karte mit dem Kilometermesser oder durch Abschreiten.

Wir sehen, daß man sich zur Orientierung im Gelände mit einfachen Methoden und ohne eine umfangreiche technisch komplizierte Ausrüstung behelfen kann.

„Kartenkunde"

Gestattet, daß ich euch berichte
von einer peinlichen Geschichte,
die jüngst dem Peter widerfuhr,
der mit der Gruppe auf der Tour.
Die Karte nahm er in die Hände
und streifte so durch das Gelände.

Was er im Unterricht erfuhr
erprobt er jetzt in der Natur.
Als sich die Sonn' begann zu neigen,
da wollte er den andern zeigen,
mit Kompaß und mit Meßtischblatt
zu finden eine Lagerstatt.
Auf seiner Karte — mit Verstand —
er bald das richt'ge Plätzchen fand.
Dann strebten sie dem Ziele zu
und damit der verdienten Ruh.
Doch siehe da; dort war doch Licht.
Der Peter sagt: „Hier stimmt was nicht!"
Denn wo sie wollten schlafen gehn,
sehn sie ein qualmend' Stahlwerk stehn.
Da fing der Peter an zu fluchen:
„Was hat das Stahlwerk hier zu suchen?"
(Daß damit nichts geändert war,
das ist uns allen restlos klar.)



Und die Moral von der Geschicht?
Trau blindlings deiner Karte nicht.
Wo Füchse heut' spazieren gehn,
kann morgen schon ein Stahlwerk stehn!

Günter

Unsere Karte

Von Harald Meyer

Einen wesentlichen Teil der Kartenkunde bildet die Kartenprojektion, denn sie stellt den Arbeitsgang dar, der zur Entstehung der Karte führt. Projektion (lat. „Entwurf") heißt Darstellung (Abbildung) eines räumlichen Gegenstandes (der Erde) auf einer Fläche, der Projektions- oder Bildfläche.

Die Erde hat bekanntlich die Form einer Kugel, die an den beiden Polen (Nord und Süd) etwas abgeplattet ist. Ihr Durchmesser von Pol zu Pol beträgt etwa 12 712 km, der Durchmesser am Äquator 12 755 km.

Es ist von jeher das Bestreben der Menschen, ein möglichst naturgetreues, verkleinertes Abbild ihres Planeten, der Erde, zu schaffen, und wir alle kennen diese Abbilder der Erdoberfläche entweder in der Form des Globus oder als Zeichnung bzw. Druck auf der Papierebene, nämlich als Karte. Während der Globus eine Abbildung der Erde in ihrer tatsächlichen Form als Kugel darstellt, ist auf der Karte das Bild der Kugeloberfläche in eine Ebene projiziert.

Es ist natürlich klar, daß sich die Rundform der Erdkugel nicht in eine Ebene zwingen läßt. Versucht z. B. die Schale einer Apfelsine oder die Hülle eines Gummiballes flach auf die Tischfläche zu legen, und ihr werdet erkennen, daß das nicht möglich ist. Dies könnte nur annähernd erreicht werden, wenn ihr den Gummiball in sehr kleine Stücke zerschneiden würdet, aber dann wäre es wieder unmöglich, die einzelnen Stücke so aneinanderzufügen, daß eine ebene, lückenlose Gummifläche entsteht.

Je größer die Kugel ist, um so ebener erscheinen uns die einzelnen Kugelabschnitte. So ist es zu erklären, daß uns ein flacher Geländeabschnitt oder die Meeresoberfläche als eine ebene Fläche erscheint, und nur das Vorhandensein des Horizontes, vor allem auf dem Meere, beweist uns, daß wir uns auf einer Kugel sehr großen Ausmaßes befinden, auf deren uns gegen-

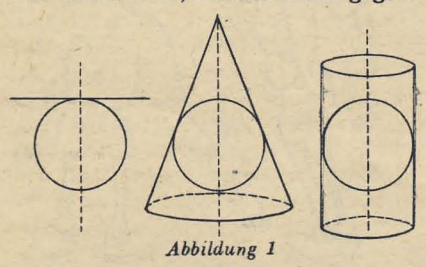


Abbildung 1

überliegenden Seite Menschen wie wir leben. Je kleiner also der Abschnitt der Erdoberfläche ist, um so weniger Schwierigkeiten wird seine Darstellung auf der Karte bereiten, und umgekehrt wird am schwierigsten die Kartenprojektion sein, bei der es gilt, die gesamte Erdoberfläche auf einer Karte darzustellen.

Ihr habt sicher alle schon eine Weltkarte gesehen und dabei festgestellt, daß die Erdteile, die sich auf dem Globus gegenüberliegen, auf der Weltkarte nebeneinander dargestellt sind. Wie erreicht man nun die Verebnung der Erdfigur?

Um für die Verebnung eine geeignete Arbeitsgrundlage zu erhalten, müssen wir zunächst auf die im Artikel „Unsere Karte" in unserer ersten Ausgabe vom Oktober bereits behandelte Bezugsebene (Meeres-

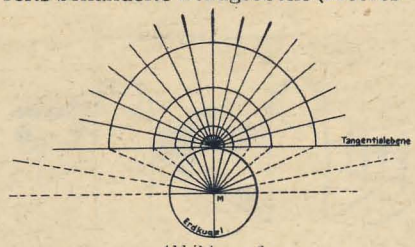


Abbildung 2

spiegel) als Idealfläche zurückgreifen. Die örtlichen Erhebungen und Vertiefungen, wie Berge, Täler usw., finden also keine Berücksichtigung, und nur so können wir uns die Erde als glatte Kugel vorstellen.

Bevor wir auf die einzelnen Projektionsarten eingehen, muß ferner darauf hingewiesen werden, daß bei den einzelnen Arten der Verebnungen der Erdfigur Verzerrungen auftreten, denn die Rundform der Erdkugel läßt sich nicht in die Ebene hineinzwängen. Die Karte dieser oder jener Projektionsart kann also nicht sämtlichen Ansprüchen an Genauigkeit genügen. Unsere Freunde, die sich für den Seesport interessieren, werden von den Seekarten fordern, daß die auf ihr mit dem Gradmesser gemessenen Winkel denen in der Natur gleich sind. Die gleiche Forderung werden die Freunde an ihre Karte stellen, die sich im Luftsport betätigen, denn im See- wie im Luftsport müssen die entsprechenden Karten unbedingt winkeltreu sein.

Soll eine Karte aber genauen Aufschluß über Größenverhältnisse usw. bieten, so muß von ihr unbedingte Flächentreue vorausgesetzt werden, und handelt es sich um Kartenwerke, die der Ermittlung bestimmter Entferungen und Längen zu dienen haben, so müssen sie unbedingt die Forderung der Längentreue erfüllen. Letztere werden in erster Linie für unsere Gelände-, Schieß- und Motorsportler in Frage kommen. Je nach dem Zweck also, für den wir die Karte verwenden wollen und je nach den Anforderungen, die wir an ihre Genauigkeit stellen, wird man sich bei ihrer Herstellung für diese oder jene Projektionsart entscheiden.

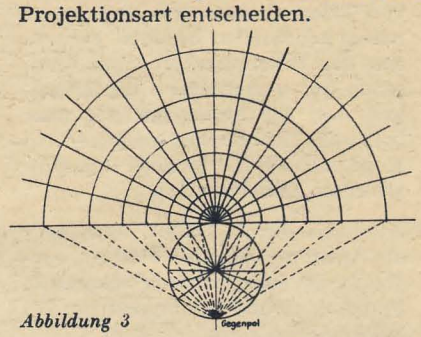


Abbildung 3

Man bedient sich in der Projektionslehre zur Verebnung der Erdfigur zweier Hilfsmittel

1. in Gestalt verschiedener Hilfskörper,
2. in der Form einer Tangentialebene (Abbildung 1).

Als Hilfskörper kommen in Frage: der Mantel eines über die Erdkugel gestülpten Kegels oder der Mantel eines um die Erdkugel gelegten Zylinders. Die Tangentialebene liegt in einem Berührungspunkt an der Erdkugel an. Es besteht nun die Aufgabe, das Gradnetzbild der Erdkugel, also Meridiane oder Längenkreise und Parallel- oder Breitenkreise, auf die Fläche des um bzw. an die Erdkugel gelegten Hilfskörpers zu übertragen, um dann den Mantel des Hilfskörpers aufzuschneiden und in der Ebene auszubreiten. Das Übertragen des Gradnetzbildes auf die Kartenebene geschieht durch Strahlen, die — von einem bestimmten Punkt ausgehend — durch das Gradnetzbild hindurchlaufen und dasselbe auf eine Ebene projizieren, ähnlich wie beim „Projektor", der das Lichtbild auf eine Leinewand wirft.

Projektion mittels Tangentialebene

Die Tangential-(Berührungs-)Ebene ist in irgendeinem Punkt an den Erdkör-

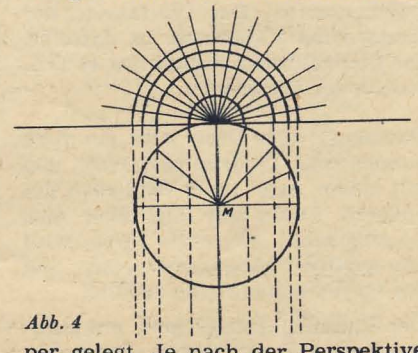


Abb. 4

per gelegt. Je nach der Perspektive, aus welcher die Übertragung des

Gradnetzbildes in die Ebene erfolgt, wird die Projektionsart unterschieden in gnomonische (Übertragungsstrahlen gehen vom Erdmittelpunkt aus), stereographische (Übertragungsstrahlen gehen vom Gegenpol aus) und orthographische Projektionsart (Übertragungsstrahlen kommen aus dem Unendlichen).

a) **Die gnomonische Projektion** garantiert unbedingte Winkeltreue am Berührungspunkt. Sie findet daher Ver-

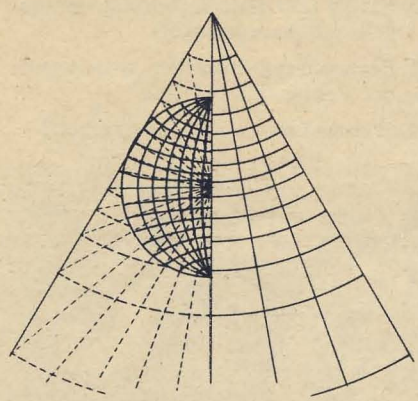


Abbildung 5

wendung in der Seefahrt als Funkortungskarte zum Eintragen von Standlinien nach Funkpeilungen am festen Ort. Es entstehen bei dieser Projektionsart jedoch erhebliche Längenverzerrungen (Abbildung 2).

b) **Die stereographische Projektion** weist Winkeltreue nicht nur am Berührungspunkt auf, sie findet neben

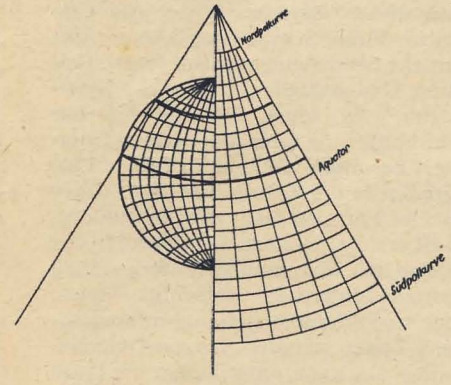


Abbildung 6

der Merkator-Projektion Verwendung für Karten, die der Nautik (Ortsbestimmung) dienen (Abbildung 3).

c) **Die orthographische Projektion** ist von geringerer Bedeutung, da sie wesentliche Verzerrungen mit sich bringt (Abbildung 4).

Die Kegelprojektion

Die Übertragung des Gradnetzbildes der Erdkugel geschieht vom Mittelpunkt ausgehend auf die Mantelfläche eines Kegels, wobei zu ersehen ist, daß die Abstände der Breitengrade nach Norden und Süden stark zunehmen (Abbildung 5).
Man kann diese Verzerrungen z. T. ausschalten durch Einsetzen der wahren Bogenwerte. Durch ähnliche mathematische und konstruktive Operationen kann Winkeltreue oder Flächentreue erreicht werden. Das System der Kegelprojektion hat ein weit größeres Anwendungsgebiet gefunden als das der Tangentialebene.

Die de l'Islesche Projektion

Nach dieser Projektionsart ist die topographische Übersichtskarte des Deutschen Reiches 1 : 200 000 aufgebaut. Sie wird angewendet mit dem Grundsatz, daß der Kegelmantel durch zwei Parallelkreise den Erdkörper schneidet. Es wird auf diese Art Längentreue erreicht (Abbildung 6).

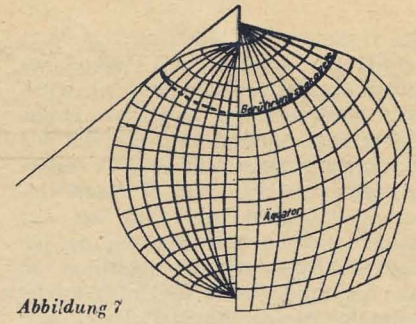


Abbildung 7

Die Bonnesche Projektion

Auch diese Projektionsart läßt sich von der Kegelprojektion ableiten. Es werden hierbei die projizierten Breiten- und Meridianabstände bis auf die wahren Werte verkürzt, so daß auch die Meridiane als Kurve erscheinen. Die Karte ist längentreu und hat als Karte des Deutschen Reiches 1 : 500 000 von Vogel (Perthes, Gotha) Verwendung gefunden (Abbildung 7).

(Wird fortgesetzt)

TRAPPER UND INDIANER?

Von Heinz Schultz

Ein Geländespiel ist eine interessante und lehrreiche Angelegenheit — wenn man es gut vorbereitet. „Wir machen ein Geländespiel" klingt oft sehr einfach und läßt nichts von der großen zielstrebigen Vorarbeit ahnen, die dazu gehört, ein wirklich gutes und zweckmäßiges Geländespiel anzulegen und zu organisieren. Wir wollen bei uns in der GST nicht „Trapper und Indianer" spielen, sondern unser Geländespiel hat einen bestimmten Zweck.

Das Geländespiel muß der allgemeinen Körperertüchtigung, der Erziehung zu Mut und Entschlossenheit und nicht zuletzt der Stärkung der Verteidigungsbereitschaft unserer Heimat dienen. Im Geländespiel wollen wir das bisher in der Einzelausbildung Erlernte zusammenfassen, praktisch anwenden und überprüfen, um festzustellen, ob die Grundsätze der Einzelausbildung richtig gelehrt und auch begriffen werden. Erst wenn mit den Teilnehmern der Geländesport-Einzelausbildung alle Zweige des Geländesportprogramms eingehend besprochen und im Gelände praktisch durchgeübt worden sind, ist es zweckmäßig, in einem Geländespiel das Erlernte zu überprüfen.
Bei der Vorbereitung — der Anlage — eines Geländespiels gibt es verschiedene Punkte, die man unbedingt beachten muß. Der Spielleiter, der an die Anlage eines Geländespiels herangeht, muß folgende Überlegungen anstellen:

1. Was will ich lehren?
2. Welche Zeit steht zur Verfügung?
3. Welches Lehrziel will ich erreichen?
4. Welches Gelände ist für den Lehrzweck notwendig und brauchbar?

Weiter muß er sich darüber im klaren sein, welche Art von Geländespiel durchgeführt wird. Wir unterscheiden einige verschiedene Variationen, zum Beispiel Abwehr- oder Angriffsspiel, Begegnungsspiel, Verfolgungsspiel, Täuschungs- und Überfallspiel. Nach diesen Überlegungen muß das geeignete Gelände ausgesucht werden. Ist man an ein bestimmtes Gelände gebunden, dann ist zu prüfen, welche Art von Geländespiel in dem betreffenden Gelände am lehrreichsten und am interessantesten zu werden verspricht. Es muß vermieden werden, im Gelände durch bildliche Darstellungen die Phantasie der Teilnehmer zu sehr in Anspruch zu nehmen. Man muß sich vielmehr bemühen, ein Gelände zu finden, das dem Charakter des Spieles entspricht.
Nach dieser Vorarbeit ist eine „Lage" auszuarbeiten, in der sich die beiden spielenden Parteien befinden. Hierbei ist es ratsam, die gedachte Lage selbst einmal an Hand der Karte oder, falls vorhanden, im Sandkasten durchzuspielen. Außerdem sind noch einige Punkte festzulegen, die unbedingt zur Vorbereitung des Spieles gehören:

a) Bezeichnung und Markierung der Spieler und Gegner, am zweckmäßigsten mit farbigen Armbinden, blau und rot.

b) Festlegen der Stärke und Zusammensetzung der beiden Parteien.

c) Inanspruchnahme anderer Ausbildungseinheiten, wie zum Beispiel Motorsport, Pferdesport und Nachrichtentechnik, wenn sie im Geländespiel mitwirken sollen.

Ein Geländespiel läßt sich nur dann erfolgreich durchführen, wenn es straff organisiert und geleitet wird. Dazu muß sich der Spielleiter einige Hilfskräfte heranziehen, die ihn bei der Leitung des Geländespiels unterstützen. Zunächst muß er einen Gehilfen einsetzen, der ihm bei der Durcharbeitung der Lage und des gedachten Spielverlaufs behilflich ist und im Spiel selbst diejenige Partei leitet, bei der der Spielleiter nicht anwesend ist. Durch den Einsatz dieses Gehilfen erzieht der Spielleiter selbst Nachwuchskräfte, die nach mehrmaligem Einsatz in der Lage sind, ein Geländespiel anzulegen und zu leiten.

Zu der Spielleitung gehören mindestens noch drei Kameraden als Melder. Zwei von diesen werden benötigt, um mit den Schiedsrichtern beider Parteien in Verbindung zu bleiben, während der dritte Aufzeichnungen über die auftretenden Mängel und die guten Seiten des Spiels herzustellen hat, die bei der Auswertung in der Abschlußbesprechung benötigt werden. Der Spielleiter selbst kann nur bei einer Partei sein. Trotzdem muß er aber über beide Parteien stets informiert sein. Es ist außerdem notwendig, daß er, um den gedachten Verlauf des Spieles sicherzustellen, durch Einlagen eingreifen muß.

Jeder Partei werden Schiedsrichter zugeteilt, die gleichfalls als Gehilfen der Leitung in Funktion treten. Sie müssen u. a. durch Einlagen, wie zum Beispiel „dieses Gebiet ist unbetretbar", dafür sorgen, daß keine Flurschäden entstehen. Der Leitende soll die Schiedsrichter auch dazu verwenden, um Meldungen und Aufträge an die betreffenden Parteiführer zu bestimmten Zeiten, an bestimmten Orten oder zu bestimmten Spielmomenten zu übermitteln. Die Schiedsrichter müssen jederzeit über den Verlauf des Spiels unterrichtet sein. Alle auftretenden Fehler oder positiven Spielmomente müssen notiert werden, um sie in einer Abschlußbesprechung auswerten zu können.

Vor dem Spiel faßt der Spielleiter in einer Spielbesprechung alle Gehilfen zusammen, um sie über die Lage und den gedachten Verlauf des Spiels eingehend zu unterrichten. Außerdem können die Schiedsrichter vom Leitenden noch besondere Weisungen erhalten. Alle Teilnehmer dieser Vorbesprechung sind gegenüber den Kameraden beider Parteien über die besprochenen Dinge zur Verschwiegenheit verpflichtet. Die Schiedsrichter müssen durch weiße Armbinden kenntlich sein und sich beim Spiel so benehmen, daß sie die Teilnehmer nicht in der Durchführung ihrer Aufgaben hindern. Wenn zum Beispiel eine Partei gezwungen ist, sich hinzulegen, so darf der Schiedsrichter nicht stehen bleiben und damit die Kameraden, die in seiner Nähe sind, der Gegenpartei verraten. Zweckmäßig ist es auch, die Schiedsrichter mit gelben, roten oder grünen Flaggen zu versehen, mit denen sie der Gegenpartei einige vorher festgelegte Zeichen geben können. Zum Beispiel der Schiedsrichter gibt mit seiner roten Flagge ein Zeichen, das bedeutet für die Gegenpartei, daß sie von einem oder mehreren Gegnern beobachtet werden können. Hebt er die gelbe Flagge, so werden sie vom größten Teil der Gegner beobachtet. Das Zeichen mit der grünen Flagge gibt er dann, wenn der Gegner durch eine Änderung seines Verhaltens nicht mehr zu sehen ist. Diese Zeichen haben einen großen erzieherischen Wert und zwingen die Teilnehmer zu einem entsprechenden Verhalten im Gelände. Die Flaggen brauchen nur so groß zu sein, daß sie auf eine gewisse Entfernung noch zu erkennen sind und von dem jeweiligen Schiedsrichter bequem transportiert werden können. Was die Signalgebung anbetrifft, so können je nach der Eigenart des Spielverlaufs noch mehrere Zeichen verabredet werden. Dadurch wird das ganze Geländespiel lebhafter und interessanter gestaltet und die eingeteilten Beobachter und Späher zur pausenlosen Aufmerksamkeit in Richtung des Gegners gezwungen.

Nach Beendigung des Geländespiels ist zum Abschluß eine kurze Auswertungsbesprechung mit allen Teilnehmern des Spiels durchzuführen. Hierbei muß aber der Spielleiter beachten, daß ein Geländespiel gewisse Ermüdungserscheinungen der Teilnehmer zur Folge hat. Die Kameraden sind müde und wollen gern ruhen. Deshalb ist es zu empfehlen, daß der Spielleiter zunächst mit seinem Gehilfen eine Auswertung vornimmt. In dieser werden dann die wichtigsten Punkte zusammengefaßt, die in der Besprechung mit allen Teilnehmern erläutert werden. Die Disposition für eine solche Besprechung sollte enthalten:

1. Zweck des Spiels.
2. Kurze Wiederholung der beiden Lagen, da ja jede Partei nur ihre eigene kannte.
3. Anordnungen, die von den Führern der beiden Parteien getroffen wurden.
4. Kurzer Verlauf des Spiels.
5. Kritik und Richtigstellung der gegebenen Anordnungen.
6. Besprechung einzelner grundlegender Fehler und Mängel.
7. Welche Lehren wurden gezogen?

Vor dem Beginn des Spieles müssen die beiden Parteien in ihre Lage eingewiesen werden.

Die Schiedsrichter müssen den Verlauf des Spieles sorgfältig verfolgen, um in der Abschlußbesprechung die aufgetretenen Fehler aufdecken zu können.

Zu diesen Punkten leistet der Gehilfe durch Schilderung seiner Eindrücke bei der Gegenpartei seinen Beitrag. Grundsätzlich müssen der Spielleiter und seine Gehilfen bei der Durchführung ihrer anleitenden Tätigkeit beachten, daß ein zu frühes Eingreifen in die Entschlüsse der Führer beider Parteien nicht zur Selbständigkeit erzieht, sondern das Gegenteil zur Folge hat. Man muß sich merken, daß gerade fehlerhafte Entschlüsse mehr der Ausbildung dienen und interessantere Lagen schaffen, als ein Geländespiel, das ganz ohne Fehler verläuft. Wenn durch unzweckmäßige Entschlußfassung die Durchführung des gesamten Spielverlaufs in Frage gestellt wird, helfen die Schiedsrichter durch Einlagen, Meldungen und neue Aufträge, die sie dem Führer der jeweiligen Partei zukommen lassen.

Wenn wir unter Beachtung der in diesem Aufsatz dargelegten Grundlinie ein Geländespiel aufbauen, dann werden wir Erfolg haben, die Teilnehmer begeistern und unsere gesteckten Lehrziele im wahrsten Sinne des Wortes „spielend" erreichen. Versucht's doch einmal!

Die erste Stunde

Von Erwin Schimski

Viele junge Motorsportler werden oft nach einer schlecht durchgeführten Unterrichtsstunde betrübt nach Hause gegangen sein und sich dann gefragt haben, was habe ich heute eigentlich dazugelernt?

Greifen wir darum einmal in die große Kiste der Erfahrungen und holen wir das Wertvollste an die Oberfläche, um dies beim Unterricht in den Motorstützpunkten und in den Ausbildungseinheiten zu verwerten. Dazu ist notwendig, daß wir nach bestimmten Gesichtspunkten arbeiten. Der Unterrichtsstoff muß so aufgebaut sein, daß alle Teilnehmer ohne Schwierigkeiten dem Thema folgen können und dadurch in der Lage sind, den theoretisch durchgearbeiteten Stoff in der Praxis anzuwenden. Schon vor Beginn einer Unterrichts- oder Übungsstunde muß sich der Teilnehmer unbedingt im klaren darüber sein, welches Thema behandelt wird und welches Ziel zu erreichen ist. Man darf dabei nicht vergessen, daß man auch für technische Hilfsmittel sorgen muß, die den Unterricht anschaulich gestalten. Dazu gehören in erster Linie Dispositionen, Lehrtafeln, (technische und verkehrstechnische) Bilder und Modelle. Die Materialien werden ohne Zweifel für jeden Teilnehmer eine wertvolle Hilfe beim Lernen sein.

Hat der Lehrer dazu noch eine gute methodische Gestaltung des Unterrichts ausgearbeitet, dann wird jede Übungsstunde nicht nur zahlenmäßig, sondern auch qualitätsmäßig von Erfolg sein.

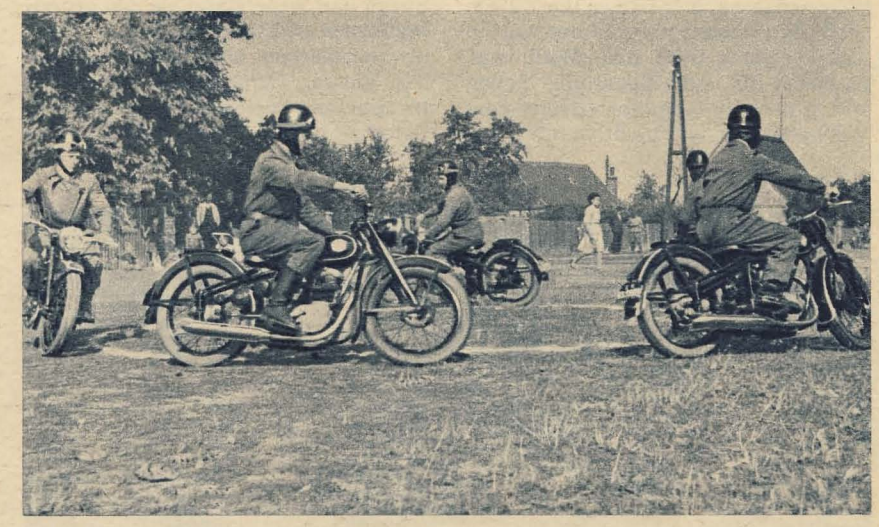
Wie führen wir nun eine Übungsstunde im praktischen Fahrdienst durch?

Wir haben im Zeit- und Übungsplan für den ersten Monat 200 Minuten für den praktischen Unterricht vorgesehen. Unsere Übungen, die wir durchführen, werden so gestaffelt sein, daß wir zu Beginn das Aufstellen der Maschinen zur Abfahrt und das Fertigmachen zur Fahrt in der Staffel lernen. Die Maschinen anzuwerfen und sie warmlaufen zu lassen, ist die nächste Aufgabe. Dazu muß der Fahrlehrer konkrete Erläuterungen geben. Beherrschen wir diese einfachsten Begriffe, so kommt das Schalten an die Reihe. Wir werden, indem wir mit dem ersten Gang beginnen, links und rechts neben der Maschine herlaufen, damit alle Kameraden die Angst vor der Maschine verlieren und sie in ihre Gewalt bekommen. Im Anschluß daran wird aufgesessen und nach dem Zeichen des Fahrlehrers mit dem ersten Gang angefahren und die Kreisübungen geprobt. Jeder Schüler muß in der Lage sein, verschiedene Kreisgrößen links- und rechtsherum sicher zu fahren. Die nächste Übung ist schon ein wenig schwieriger. Während der Fahrt mit dem ersten Gang springen wir auf und ab, danach lernen wir achtenfahren, jeder Kreis mit einem Durchmesser von 6 bis 8 Metern.

Damit haben wir die ersten 100 Minuten geprobt.

Die zweite Hälfte des praktischen Fahrdienstes beginnt mit Übungen, die schon etwas schwieriger sind. Jetzt setzt sich noch ein Kamerad auf den Sozius und wir fahren nun unsere Kreisübungen in der Kolonne zu einem, d. h. eine Maschine hinter der anderen. Dabei fahren wir so, daß mindestens zwei Meter Abstand zwischen den Maschinen erreicht wird, um ein Zusammenstoßen zu vermeiden. Unsere nächste Aufgabe ist eine Fahrt im ersten und zweiten Gang über kleine Hügel und durch Mulden. Während der Fahrt schalten alle Kameraden auf ein Zeichen des Fahrlehrers vom ersten zum zweiten Gang und zurück. Das Schalten muß jeder Teilnehmer einwandfrei beherrschen. Für unsere Übungen suchen wir uns ein Gelände aus, das einen leichten Untergrund besitzt, um eventuellen Schäden vorzubeugen.

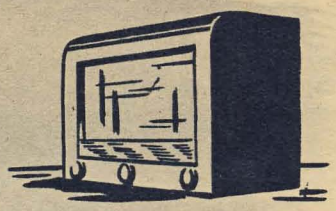
Mit neuen, wertvollen Kenntnissen, die wir uns in dieser Übungsstunde erarbeitet haben, kehren wir zum Stützpunkt zurück und gehen an das Abschmieren der Kräder. Dann stellen wir sie sorgfältig in der Garage ab.



Kreisfahren links- und rechtsherum ist eine der ersten Übungen, die unsere Motorsportler lernen, um später im Gelände die Maschinen sicher zu beherrschen

Damit wäre die erste fahrpraktische Unterrichtsstunde nach dem Zeit- und Übungsplan durchgeführt und wir wünschen allen Kameraden in den Ausbildungseinheiten und Stützpunkten des Motorsports recht viel Erfolg für ihre schöne Arbeit.

Eine Spannungsreiche Geschichte



Von Wolfgang Freund

Endlich war es soweit. Jede Woche hatte Hans von seinem Wochenlohn einen Teil beiseite gelegt, oftmals war es ihm nicht leicht gefallen, aber er mußte es schaffen. Fast täglich war er vor dem Schaufenster der HO stehengeblieben und hatte sich den ersehnten Rundfunkempfänger angesehen.

Als er das Geld zusammen hatte, war sein erster Weg zur Verkaufsstelle der HO gewesen und dann, ja dann war er doch ohne das Gerät nach Hause gekommen. Doch das war noch nicht das Schlimmste. Er wird nie das Lächeln der Verkäuferin vergessen, als er die Frage nicht beantworten konnte, ob er zu Hause Gleich- oder Wechselstrom habe und was für eine Spannung.

Dabei hatten sie in der Schule auch über die verschiedenen Stromarten und die Begriffe Volt, Ampere und Ohm gesprochen. Schlimm genug, daß er sich nicht erinnern konnte, aber er würde sich einmal mit Willi unterhalten. Willi lernte im Elektrohandwerk und stand kurz vor der Prüfung, er mußte es wissen.

Wenige Tage später traf er ihn. Gleich nach den ersten Begrüßungsworten legte er los: „Sage mal, Willi, was verstehst du unter Spannung, haben wir in unserer Wohnung Gleich- oder Wechselstrom, was heißt Ohm?"

„Nanu, du bist ja auf einmal so wißbegierig, das kenne ich von dir gar nicht."

„Weshalb ich das wissen will, erzähle ich dir später, bitte erkläre es mir erst einmal."

„Ja, so schnell kann man das nicht, denn als Fachmann ist einem schon vieles selbstverständlich und es ist nicht leicht, einem Laien mit wenigen Worten alles zu erklären." Bei dem Wort Fachmann mußte Hans lächeln, Willi hatte schon immer etwas zur Überheblichkeit geneigt. Jetzt war er aber auf ihn angewiesen.

„Also Willi, bitte, schieß los!"

„Sieh mal, Hans, wenn du jemanden erklären würdest, Elektrizität ist eine Kraft, die man nicht wiegen, greifen und sehen kann, würde er dir sagen, daß man sie doch täglich sehen und spüren kann. Das ist aber falsch, denn was wir sehen, sind nur die Auswirkungen der Elektrizität, sei es an einem heißen Bügeleisen, einem laufenden Motor oder an der in einem Kühlschrank vorhandenen Kälte.

Du mußt bei deinem Bemühen, die Bedeutung der Begriffe Spannung, Strom und Widerstand als den grundlegendsten elektrischen Maßeinheiten kennenzulernen, als Vergleich immer das Wasser heranziehen. Stelle dir vor, auf dem höchsten Punkte unseres Ortes steht ein Wasserbehälter. Das Wasser hat nun das Bestreben, aus dem Behälter nach unten in die einzelnen Haushalte zu fließen. Dazu ist aber eine Leitung nötig. Ebenso ist es bei der Elektrizität. An einem Pol einer Stromquelle ist ein Elektronenüberschuß vorhanden. Elektronen sind kleinste Elektrizitätsteilchen und in jedem Stoff vorhanden.

Die an dem einen Pol vorhandenen Elektronen haben nun den Wunsch, zum anderen Pol hinüberzufließen, also vom Überschußgebiet zum Mangelgebiet oder, wie es der Fachmann nennt, vom Minuspol zum Pluspol.

Aber auch hier ist wieder eine Leitung notwendig. An einem Pol sind, wie ich dir eben sagte, Elektronen vorhanden, am anderen Pol aber nicht, es besteht also eine Spannung, die nach dem Physiker Volta mit „Volt" bezeichnet wird.

Stellst du nun zwischen den beiden Polen eine Verbindung her, fließt — ähnlich wie bei unserer vorhin erwähnten Wasserleitung — ein Strom. Du mußt dir demnach merken, daß ein Strom nur fließen kann, wenn eine Stromquelle vorhanden und der Stromkreis geschlossen ist.

Die Stärke des Stromes wird in Ampere gemessen."

„Ja, Willi, das verstehe ich. Ist es nun aber gleich, wie stark die Leitung ist?"

„Nein, Hans, durch ein Rohr mit glatter Innenwandung fließt das Wasser leichter als durch ein Rohr mit einer rauhen Innenwand. Beim elektrischen Strom ist dabei der als Leiter ver-

Anläßlich der Gründungsversammlung unserer Grundeinheit der Gesellschaft für Sport und Technik übermitteln euch die anwesenden Dozenten, Studenten und Angestellten der Hochschule für Architektur die brüderlichsten Kampfesgrüße.
Die Gründung der Gesellschaft für Sport und Technik hilft uns, die Verteidigungsbereitschaft zu erhöhen.
Voll Stolz können wir berichten, daß an unserer Hochschule 512 = 96% Studenten ihren Eintritt in die Gesellschaft für Sport und Technik erklärt haben.
Wir werden uns in der Gesellschaft für Sport und Technik die Kenntnisse aneignen, die uns dazu befähigen werden, unsere Heimat und unseren sozialistischen Aufbau vor jeder feindlichen Aggression zu schützen.

Gründungsversammlung der Gesellschaft für Sport und Technik Hochschule für Architektur Weimar

Keine Bange, auch diese beiden „Strippenzieher" waren einmal Laien. Die ersten Kenntnisse erwarben sie sich in der GST, und jetzt sind sie schon Fachleute auf ihrem Gebiet

wendete Werkstoff entscheidend. Kupfer z. B. leitet den Strom sehr gut, Aluminium dagegen weniger gut. Besonders schlechte Leiter sind die Metallegierungen Nickelin und Konstantan.

Je länger eine Wasserleitung ist, um so größer ist der Reibungswiderstand, den das Wasser zu überwinden hat. Ebenso ist es beim Strom. Je länger ein elektrischer Leiter ist, um so größer ist auch der Widerstand, den der Strom zu überwinden hat. Der Widerstand wird nach dem Physiker Ohm benannt."

„Also Willi, wenn ich dich recht verstanden habe, heißen die drei Größen der Elektrizität Spannung, Widerstand und Stromstärke?"

„Richtig Hans, Friedrich Ohm ermittelte durch seine Arbeit, daß diese drei Größen in einem ganz bestimmten Verhältnis zueinander stehen und voneinander abhängig sind. Sind zwei Werte bekannt, so kann der dritte unbekannte Wert errechnet werden.

Wenn du nun aber nach dem Ohmschen Gesetz rechnen willst, mußt du erst die Bedeutung der Formelbuchstaben kennen.

Schreibe dir bitte einmal auf:

U ist das Formelzeichen für die Spannung,

I ist das Formelzeichen für die Stromstärke und

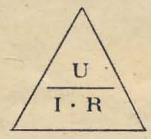
R ist das Formelzeichen für den Widerstand."

„Das ist mir nicht klar, Willi. Wie kam man denn zu diesen Zeichen?"

„Deine Frage ist berechtigt, ich will dir die Erklärung dafür geben. Ich sprach vorhin von dem Unterschied, der zwischen dem elektronenreichen und dem elektronenarmen Pol besteht. Von dem Unterschied leitete man das Zeichen U für die Spannung ab.

Da aber der Strom bei Schließung des Stromkreises mit einer bestimmten Intensität fließt, wählte man für die Stromstärke das Zeichen I.

Unter einem Rheostat versteht man einen elektrischen Widerstandskasten, deshalb wird für den Widerstand das Zeichen R eingesetzt. Du mußt dir nun ein Dreieck denken oder aufzeichnen, dessen Fläche in der Mitte durch einen waagerechten Strich geteilt ist. Über dem Strich steht das Zeichen U, unter dem Strich die Zeichen I und R. Zwischen I und R setzt du einen Punkt ein.



Wenn du also eine der drei Größen suchst, brauchst du die gesuchte Größe in diesem Dreieck nur zu verdecken, und schon kannst du die Formel zur Errechnung des gesuchten Wertes ablesen.

Zum Beispiel:

Gesucht I, im Dreieck bleibt $\frac{U}{R}$, d. h. U ist durch R zu teilen,

gesucht U, im Dreieck bleibt I · R, d. h. I ist mit R zu multiplizieren,

gesucht R, im Dreieck bleibt $\frac{U}{I}$, d. h. U ist durch I zu teilen.

So Hans, ist dir das einigermaßen klargeworden?"

„Ja ,Willi, ich danke dir. Das ist gar nicht so uninteressant, wie ich anfangs glaubte. Man müßte darüber noch mehr wissen, ich hätte in der Schule besser aufpassen sollen."

„Du hast recht, Hans, aber zum Lernen ist es nie zu spät. Ich empfehle dir, dich einmal mit den Zielen der Gesellschaft für Sport und Technik zu beschäftigen. Als Mitglied der Gesellschaft kannst du u. a. auch an einer Ausbildung im Nachrichtenwesen teilnehmen und kannst dir Kenntnisse auf dem Gebiete der Elektrotechnik, Physik, des Funk-, Fernsprech- und Fernschreibwesens aneignen."

„Du, davon habe ich schon mal gehört, wo kann man denn da mal näheres erfahren?" „Die Kreisleitung der Gesellschaft für Sport und Technik gibt dir jederzeit Auskunft auf alle Fragen. Wenn du Zeit hast, kannst du gleich mit mir gehen, ich habe den gleichen Weg."

„In Ordnung, Willi, komm, gehen wir."

Liebe Redaktion!

Vor mir liegt aufgeschlagen Deine erste Ausgabe. Ehrlich gesagt, ich war etwas erstaunt, so rasch ein Organ der GST in meinen Händen zu haben. Angenehm wurde ich überrascht; nicht nur überhaupt über Dein Erscheinen, sondern auch über Deine Aufmachung und Deinen Inhalt. Selten erschien wohl eine neue Zeitschrift, die schon in ihrer Erstausgabe so reichhaltig, ansprechend ausgestattet war und so große Bedeutung für die Erziehung der Jugend hatte, wie „Sport und Technik". — Ich wünsche dem neuen Organ eine recht rasche Verbreitung unter den Mitgliedern der GST und darüber hinaus bei allen Menschen, die gewillt sind, sich auszubilden und zu ertüchtigen, um die Heimat vor etwaigen Angriffen schützen zu können.

Zur Ausgestaltung möchte ich vorschlagen, daß Rubriken für Leserbriefe etwa unter der Überschrift „Unsere Leser fragen", „Aus der Arbeit unserer GST" eingerichtet werden. Des weiteren würden durch Preisfragen die Köpfchen Deiner Leser ein wenig angeregt. Wie wäre es ferner, wenn Du über Geschichtliches, z. B. über die Geschichte des Flugzeuges, des Telefons usw. in Fortsetzungen berichten würdest?

Überprüfe also einmal, ob meine Vorschläge durchführbar und angebracht sind.

In Erwartung auf baldiges Erscheinen des Heftes 2 „Sport und Technik" grüßt Dich mit Freundschaft

Klaus Zimmer
Markersdorf/Chemnitztal
Kolonie 103

Das ist einer der vielen Briefe, die wir bereits wenige Tage nach dem Erscheinen unserer Zeitschrift erhielten. Selbstverständlich kommen in unseren künftigen Ausgaben in großem Ausmaß unsere Leser zu Wort. Mit einer Einführung in die Geschichte der Seefahrt beginnen wir bereits in dieser Ausgabe. Auch die anderen Vorschläge werden wir bei unserer Arbeit berücksichtigen. Wir erwarten weitere Vorschläge von allen unseren Lesern.

Die Redaktion

3 Jahre Deut

In einer gewaltigen Demonstration zogen mehr als
Platz in der Hauptstadt Deutschlands und jubelten
Abgesandten des Sowjetvolkes, N. M. Schwernik, d
Politbüro unserer Sozialistischen Einheitspartei zu
und Helden der Arbeit, die die Grundlage für unse
ihren neuen Uniformen die verschie
unserer Seepolizei, die
strierten in brei
aus den
lic

Der Vorsitzende des Präsidiums des Obersten Sowjets, Nikolai Michailowitsch Schwernik, unser Staatspräsident Wilhelm Pieck und der Ministerpräsident der Volksrepublik Polen, Josef Cyrankiewicz, grüßen von der Ehrentribüne die sechs Stunden lang vorbeidemonstrierende Bevölkerung Berlins und die vielen Delegationen unserer Werktätigen aus der Republik

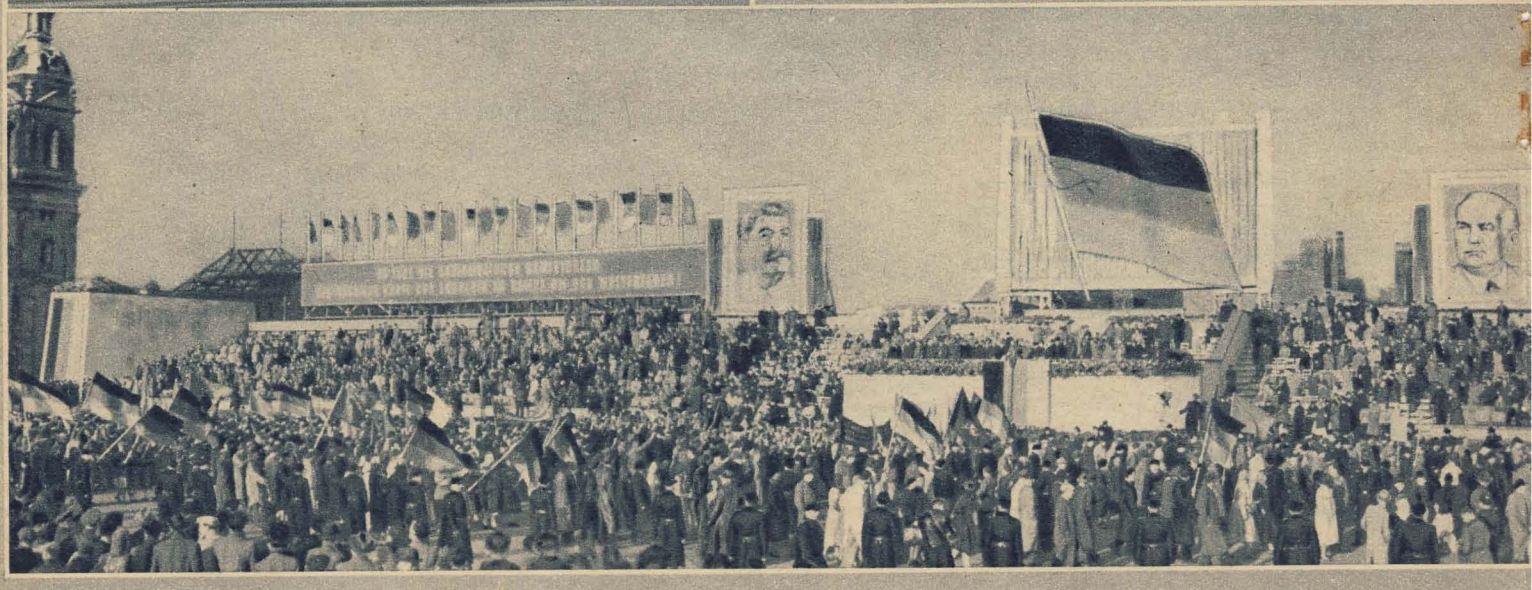
Die Beschützer unserer Küste

Die jungen Segelflieger der GST, die künftigen Bezwinger der Lüfte

An den Ministerpräsidenten der Deutschen Demokratischen Republik, Genossen Otto Grotewohl, Berlin

**Anläßlich des Nationalfeiertages - des dritten Jahrestag
Gründung der Deutschen Demokratischen Republik - sen
dem deutschen Volk, der Regierung und Ihnen persönlich, G
Ministerpräsident, meine Glückwünsche.
Ich bitte Sie, meine Wünsche für weitere Erfolge bei dem
Werk der Schaffung eines einheitlichen, unabhängigen, de
tischen, friedliebenden Deutschland entgegenzunehmen.**

J. S



tsche Demokratische Republik

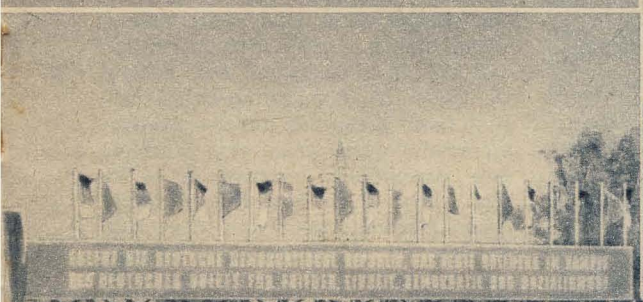
ls 600 000 Werktätige 6 Stunden lang über den Marx-Engels- n unserem Präsidenten Wilhelm Pieck, unserer Regierung, dem den Delegationen aus den uns befreundeten Ländern und dem u. An der Spitze des unübersehbaren Zuges unsere Aktivisten re stürmische Aufwärtsentwicklung schufen. Ihnen folgten in ensten Formationen unserer kasernierten Volkspolizei und unser friedliches Aufbauwerk beschützen. Danach demon- en Marschblocks unsere Freie Deutsche Jugend, Delegationen Betrieben, Maschinenausleihstationen und landwirtschaft- chen Produktionsgenossenschaften, aus den Verwaltungen, Sportler und Junge Pioniere, und erstmals im größeren Rahmen die Mitglieder des Dienstes für Deutschland und der Gesellschaft für Sport und Technik. Mehr als 500 Motorräder von den Ausbildungseinheiten für Motorsport eröffneten den etwa 1500 Kameraden starken Marschblock der Gesellschaft für Sport und Technik und zeigten, daß sie trotz der bisherigen kurzen Ausbildung diszipliniert zu fahren verstehen. Ihnen folgten die von ihrer Freundschaftsfahrt nach Volkspolen zurückgekehrten jungen Matrosen des Segelschulschiffes Wilhelm Pieck in ihren schneeweißen Uniformen, Angehörige der Ausbildungseinheiten Seesport mit Kuttern und der Ausbildungseinheiten Flugsport mit ihren Segelflugzeugen. An der Spitze der jungen Segelflieger marschierte Kurt Götze, der mit seinem 24-Stunden-Flug kurz vor dem Jahrestag unserer Republik den ersten DDR-Rekord aufgestellt hatte. Auch unsere Ausbildungseinheiten Reiten, Funken und Gelände- und Schießsport waren vertreten und zogen in straffer Disziplin an der Ehrentribüne vorbei.

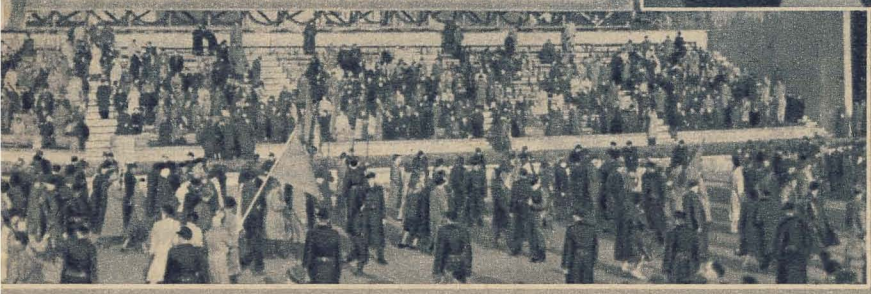
es der
nde ich
enosse

großen
mokra-

STALIN

Diese gewaltige Kundgebung am 7. Oktober war ein überzeugender Beweis für das Kraftbewußtsein unserer Werktätigen. Sie sind stolz auf die Erfolge, die unsere Republik errungen hat und die die Voraussetzungen schaffen für die Verwirklichung des Beschlusses der II. Parteikonferenz der SED zum Aufbau des Sozialismus. Sie sind entschlossen, diese Erfolge gegen alle imperialistischen Anschläge zu verteidigen und bis zum Triumph der Sache des Friedens und der Einheit Deutschlands weiterzukämpfen.





Von oben nach unten:
Unsere kasernierte Volkspolizei marschierte unter dem Jubel der Bevölkerung erstmalig in ihrer neuen Uniform.

Mit mehr als 500 Motorrädern demonstrierten die Motorsportler der GST an ihrem Präsidenten vorbei

„Es lebe die sozialistische Sowjetunion" – so grüßten unsere Seesportler den hohen Gast aus der Sowjetunion

Bei Bergmann-Borsig stimmt was nicht

Wir haben keine Geräte – was tun?

„Daß ihr immer so unverhofft kommen müßt", meinte der „Orgleiter" der Grundeinheit von Bergmann-Borsig in Berlin bei unserem Besuch. Nun, wir wollten uns überzeugen, wie die rund 600 Kameraden von Bergmann-Borsig ihre Ausbildung durchführen. Ausbildungseinheiten bestehen für Gelände- und Schießsport, Reiten, Funken, Motorrad-, Segelflug- und Seesport, und erfreulicherweise sind die Mädchen verhältnismäßig zahlreich vertreten.

„Richtig geworben haben wir ja nicht", verrieten uns die Kameraden. „Wer bei uns ist, kam von alleine. Und jetzt werben wir vorerst nicht, weil wir nicht wissen, was wir mit den vielen Begeisterten alles anfangen sollen!"

Bums, das saß. Unser schüchterner Hinweis, diese Begeisterung für die praktische Ausbildungsarbeit auszunützen, verfiel der Ablehnung. „Wir sind der Meinung, daß wir erst richtig arbeiten können, wenn die Voraussetzungen dazu geschaffen sind. Die Funker haben keine Geräte, die Kameraden des Reitsports keine Pferde!"

Also, so werden unsere Leser schlußfolgern, wird bei Bergmann-Borsig nichts getan. Das anzunehmen aber wäre weit verfehlt. Als allerwichtigstes läuft in diesem Schwerpunktbetrieb unseres Fünfjahrplanes die Produktion auf vollen Touren. Uns ist nicht genau bekannt, um wieviel Prozent sie sich seit 1945/46 erhöht hat — aber es ist sehr beträchtlich. Viele Hallen sind wieder hergerichtet, andere neu aufgebaut.

Versucht einmal, den jungen Arbeitern und auch den älteren klarzumachen, daß es vor sechs, sieben Jahren besser gewesen wäre, vor dem Beginn der Arbeit auf die Schaffung aller Voraussetzungen für den ungestörten Ablauf der Produktion zu warten. „Bei dir piept's wohl", wäre das mindeste, was sie erwidern würden. Und sie hätten gar nicht einmal so unrecht. Sie selber schufen die Voraussetzungen für ihre Arbeit, räumten die Trümmer beiseite, holten Maschinenteile aus dem Schrott und bauten sie wieder zusammen. Allerdings — und das muß man erwähnen — wollten auch damals viele das nicht einsehen und forderten erst einmal „Voraussetzungen": mehr Essen, Kleidung, Kohle, Strom.

Ihr seht, der Ruf nach den Voraussetzungen ist gar nicht neu, aber er hat sich bereits schon einmal in viel größerem Rahmen als falsch erwiesen. Die ganze Sache läßt sich auf einen kurzen Nenner bringen: Was man nicht hat, kann man nicht geben — also muß man es sich schaffen, wenn man es braucht.

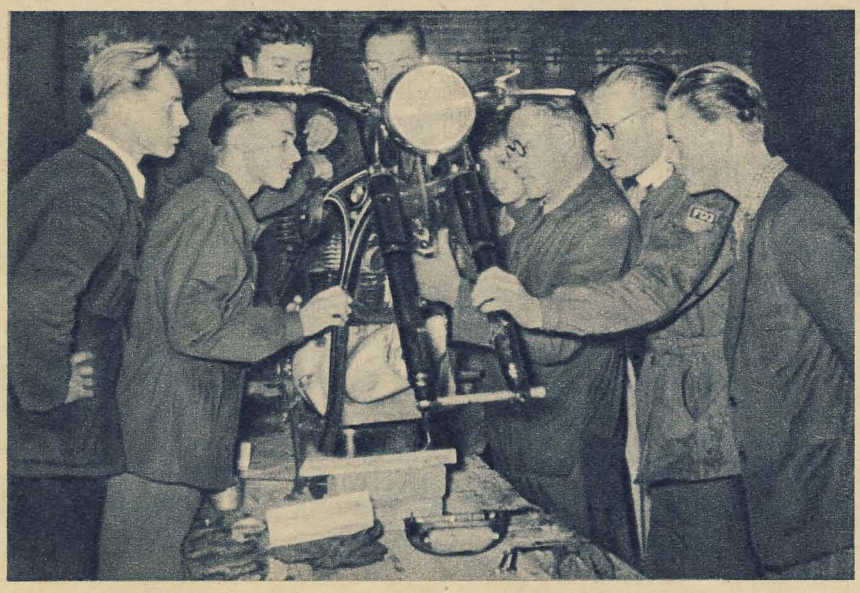
Das wird getan. Aber die Gesellschaft für Sport und Technik hat bereits weit über 200 000 Mitglieder. Müssen sie mit dem Beginn der Ausbildung warten, bis der letzte Bindfaden eingetroffen ist?

Wir glauben, nein. Begeisterung ist vorhanden. Sie ist nur in die richtigen Bahnen zu lenken. Ein guter Plan ist der halbe Erfolg. Am Plan aber fehlt es bei Bergmann-Borsig. Ein Beispiel möge diese Feststellung

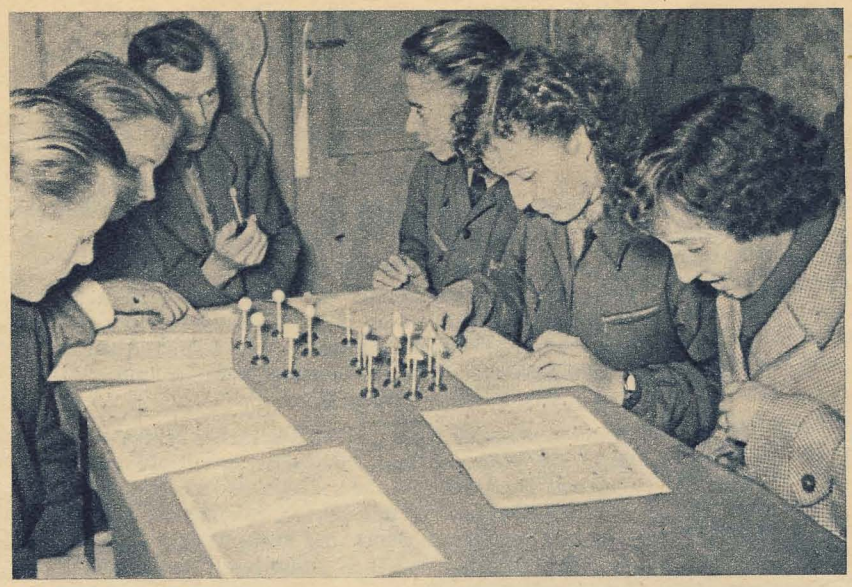
Ingrid Karow will Segelfliegerin werden

erhärten. Die 350 Kameraden der Ausbildungseinheit für Motorsport haben 22 Motorräder zur Verfügung. An jedem Tag kann man mindestens zwei Stunden praktische Fahrausbildung durchführen, am Sonnabend vier, sonntags bestimmt sechs. Das sind zusammen 12 Stunden mal 22 gleich 244 Stunden in der Woche. Dazu kommt der Unterricht über den Motor, über die Straßenverkehrsordnung und auch die obligatorische Grundausbildung, denn schließlich will ja die Ausbildungseinheit beim Antreten, Aufsitzen oder Wegtreten ein diszipliniertes Bild hinterlassen. Wenn man nun noch berücksichtigt, daß die Betriebsgruppe der Freien Deutschen Jugend Luftgewehre besitzt, dann kann man mit den 350 Kameraden vorerst schon eine ziemlich gute Ausbildung durchführen — so man einen Plan hat. Mit „zwanglosem Herumgondeln" auf dem Hof können wir allerdings keine Motorsportler ausbilden, Kameraden von Bergmann-Borsig.

Ja, hören wir es jetzt schon aus anderen Betrieben, wir haben aber bei uns keine Motorräder. Nun gut, habt ihr auch keinen Kameraden, der was vom Motor versteht und Unterricht abhalten kann? Kennt niemand die Verkehrszeichen? Dann versucht es doch mal bei den Kameraden unserer



Jeder Motorsportler muß den Motor, das Herz seines Krad's, genauestens kennen. Die Kameraden von Bergmann-Borsig sind mit Eifer dabei und lassen sich alles genau erklären



Unterricht über die Straßenverkehrsordnung, eine wichtige Seite der Ausbildung

Volkspolizei, die euch ganz bestimmt gern helfen. Und, unter uns gesagt, der Zentralvorstand hat über den Motorsport am 15. September 1952 den Lehr- und Übungsplan für die Zeit vom 19. September bis 20. Oktober und am 3. Oktober 1952 fünf Dispositionen über den 4-Takt-Otto-Motor und dessen Arbeitsweise, über die Arten der Kfz und ihre Verwendung usw. und zwölf Dispositionen über die Straßenverkehrsordnung an die einzelnen Bezirksleitungen bzw. Motorstützpunkte herausgegeben. In

„Kommt, wir bauen inzwischen eine Hindernisbahn"

der Zeit vom 28. September bis 9. Oktober sind elf Dispositionen über das Nachrichtenwesen, vier über den Feldfernsprecher, zwei über Funken sowie die Lehr- und Übungspläne für die Zeit vom 20. September bis 19. November an die Bezirksleitungen gegangen. Über den Schieß- und Geländesport sind am 11. Oktober acht Dispositionen über Schießausbildung, eine über Kartenkunde, eine über Grundausbildung (Einzelausbildung), eine über Grundausbildung (Gruppenausbildung) und ein Zeit- und Übungsplan an die Bezirksleitungen zur Weitergabe an Kreise und Grundeinheiten herausgegeben.

Gewiß gibt es zahlreiche Schwierigkeiten — aber haben wir nicht schon oft bewiesen, daß wir solche Schwierigkeiten überwinden können? Sorgt dafür, daß sich die Funktionäre im Kreis oder Bezirk mit ihrer wichtigsten Aufgabe befassen — der Organisierung der Ausbildung. Dazu aber ist notwendig, daß sie nicht nur zur Gründungsversammlung kommen, wie bei Bergmann-Borsig.

Wir wollen aber funken, wir segelfliegen, wir Seesport treiben! Kennt ihr schon das Morsealphabet, wißt ihr was über die Grundlagen der Elektrizität? Habt ihr keinen Elektriker, keinen Ingenieur, keinen Rundfunktechniker, der euch die ersten Kenntnisse beibringt? Wie schnell sind zwei rot-weiße Winkflaggen genäht, und schon kann die Ausbildung unserer Seesportler beginnen. Und ihr jungen Segelflieger oder Bootsbauer, kennt ihr niemanden, der euch hilft beim Einrichten einer Werkstatt für den Baudienst, der euch erzählt, wie man Holz bearbeitet, feilt, sägt und leimt? Vergeßt auch nicht den Bau einer Hindernisbahn oder, nach Rücksprache mit der Kreisleitung, den Bau eines KK-Schießstandes.

Wenn ihr euch einen Plan aufstellt, werdet ihr staunen, in wievielen Fragen man sich vorerst selbst behelfen kann. Bei Bergmann-Borsig hat man keinen Plan. Deshalb fahren die Motorsportler, wie sie gerade lustig sind. Deshalb auch wirkt sich die Begeisterung und die Arbeit der Segelflieger beispielsweise, die jeden Sonntag nach Alt-Glietzen zur Sonntagsschulung fahren, nicht so aus, wie es normalerweise sein könnte.

Nehmen wir uns ein Beispiel an den Studenten der Ingenieurschule Bautzen, die sich verpflichtet haben, im Kollektiv eine neue Schleppwinde zu konstruieren und auch selbst zu bauen. Überall finden sich bei einigem Nachdenken noch Reserven, die wir ausnützen, Hilfsmittel, die wir verwerten, und Kameraden, die helfen können. Erinnern wir uns an das verpflichtende Schreiben unseres Präsidenten Wilhelm Pieck, das er anläßlich des Erscheinens unserer ersten Ausgabe an unsere Werktätigen richtete und in dem er darauf hinwies, daß das Lernen von den sowjetischen Menschen einen hohen Stand unserer Ausbildung verbürgt. Nehmen wir uns ein Beispiel an ihnen, wie sie noch viel größere Schwierigkeiten erfolgreich gemeistert haben.

In dieser Ausgabe sollte ein Beitrag für unsere jungen Segelflieger stehen, wie sie sich eine Werkstatt für den Flugzeugbau einrichten können. Der Kamerad Ernst Reinicke aus Schmiedeberg hat trotz persönlicher Zusage diesen Artikel ohne Begründung nicht geschrieben, so daß unsere Kameraden in den Ausbildungseinheiten nun mindestens vier Wochen warten müssen. Hoffentlich wird der Kamerad Ernst Reinicke bis dahin den Artikel bei uns abgeliefert haben.

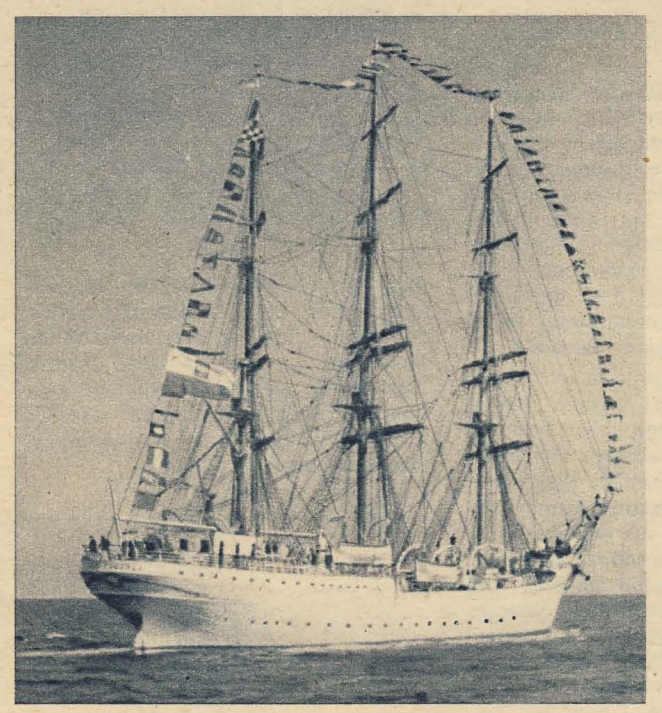
Die Stimme Amerikas

Als Gäste bei den jungen Matrosen Volkspolens

Von Manfred Tomuschat

Zum ersten Male seit Bestehen unserer Deutschen Demokratischen Republik lichtete am 15. September ein Schiff seine Anker, um zu einem offiziellen Freundschaftsbesuch in ein befreundetes Nachbarland auszulaufen. Daß es unser Segelschulschiff „Wilhelm Pieck" war, das diese Reise in die uns so herzlich befreundete Volksrepublik Polen unternehmen durfte, erfüllte uns mit besonderer Freude.

Über ein Jahr ist es nun her, seit die Werktätigen der Deutschen Demokratischen Republik den 75. Geburtstag unseres Präsidenten feierlich begingen. An einem der vielen Geschenke, die für diesen großen Tag vorbereitet wurden, arbeiteten viele Millionen Menschen. In Betrie-



Die festlich geschmückte „DAR POMORZA" kam uns zur Begrüßung mit einer Flottille von 6 Segelschulschiffen entgegen

ben wurden Sonderschichten gefahren, Einzelteile hergestellt, in den Schulen und auf den Straßen Sammelmarken verkauft, und Arbeiter und Konstrukteure berieten mehr als einmal, wie sie ihr großes Geschenk rechtzeitig fertigstellen könnten. Von den Werktätigen unserer Republik kam der Vorschlag, unserem Präsidenten ein Segelschiff zum Geburtstag zu schenken, und aus eigener Kraft schafften sie auch die finanziellen und materiellen Voraussetzungen für den Bau des Schiffes.

Mit großer Freude nahm unser Genosse Wilhelm Pieck dieses Geschenk entgegen, um es an die Freie Deutsche Jugend mit dem Wunsch und Auftrag weiter zu verschenken, daß auf diesem Schiff eine neue Generation junger Seeleute herangebildet werden möge, zum Wohle unserer Heimat und zum Schutz unseres Staates. Stolz setzten die Erbauer des ersten Segelschulschiffes unserer Republik, die gleichzeitig auch die ersten Gäste und Matrosen waren, als immerwährende Verpflichtung den Namen „Wilhelm Pieck" an den Bug des Schiffes.

Im Geiste dieses großen Vorbildes und Lehrers der Jugend, der als Vorsitzender der Partei der Arbeiterklasse nach der Befreiung vom Faschismus durch die Sowjetunion unsere Deutsche Demokratische Republik zur festen Freundschaft mit dem polnischen Volk zusammenführte, trat unsere Delegation ihre Reise an.

Herzlich war der Abschied im Rostocker Hafen und vielfältig die Wünsche und Aufträge, die unsere Delegation von den Werftarbeitern der Neptun- und Warnowwerft, von den Mitgliedern der Freien Deutschen Jugend, von unserer Gesellschaft Sport und Technik und unseren Jungen Pionieren mit auf ihre große Fahrt bekamen.

Gdynia war unser Ziel. Bei gutem Wind, unter der Führung unseres erfahrenen Kapitäns Weitendorf und mit erwartungsfreudiger Stimmung auf das erste Zusammentreffen mit den polnischen Matrosen, segelten wir um Bornholm der polnischen Küste zu. Weit aufs offene Meer hinaus begleiteten uns zwei Küstenwachboote unserer Seepolizei, und es war ein gutes Gefühl, zu wissen, daß auch an unseren Seegrenzen unsere Volkspolizei auf Wacht für den Frieden steht.

Am Morgen des 17. September lagen wir in der Bucht von Gdynia vor Anker. Mit besonderem Schwung machten an diesem Morgen unsere Matrosen rein Schiff, flaggten festlich über die Toppen, und dann lichteten wir den Anker zur Einfahrt in den Hafen.

Noch waren wir weit draußen, als wir am Horizont eine große Anzahl Schiffe bemerkten. Die „DAR POMORZA", vor einem halben Jahr unser Gast in Rostock, war mit weiteren sechs Segelschulschiffen der polnischen Marine ausgelaufen, um uns zu empfangen. Weit über das Wasser hallte die Begrüßung der polnischen Matrosen, die an Deck Aufstellung genommen hatten: Freundschaft — Freundschaft, Stalin — Bierut — Pieck, ZMP — FDJ, und unter diese Sprechchöre mischte sich das Heulen der Schiffssirenen zur gegenseitigen Begrüßung.

Mit derselben Herzlichkeit empfingen uns die vielen Tausende der Werktätigen der Stadt beim An-Land-Gehen. In diesen ersten Stunden unseres Aufenthalts in der Volksrepublik Polen wurde jedem einzelnen so deutlich wie kaum zuvor, wie fest und stark die Freundschaftsbande zwischen dem polnischen Volk und den Werktätigen unserer Deutschen Demokratischen Republik geworden sind.

Mit frohem Herzen traten wir die Fahrt nach Warschau an. Warschau! Wie oft war der Name dieser Stadt schon in unserem Munde. Wir sprachen ihn mit dem Namen des Ghettos aus, wenn wir vom Kampf der Warschauer Einwohner und der jüdischen Bevölkerung um ihre Befreiung vom Faschismus hörten. Von den Warschauer Maurerkolonnen sang die Jugend aus aller Welt, als sie sich im August vor einem Jahr bei den Weltfestspielen für den Frieden in Berlin traf. Mit Achtung sprechen heute die Maurerbrigaden der Berliner Stalinallee die Namen ihrer polnischen Freunde und Vorbilder, der Maurerbrigadiere Michael Krajewski, Poreki, Markow und andere aus. Herzlich empfangen von der außerordentlichen und bevollmächtigten Botschafterin der DDR in Polen, unserer Genossin Änne Kundermann, und besonders von vielen hundert polnischen Mädchen und Jungen, trafen wir in dieser Stadt ein. Als die faschistischen Truppen von der

Roten Armee aus Warschau vertrieben wurden, glich sie einem großen Schutthaufen. 85 Prozent aller Bauten waren zerstört, die Industrie zu 90 Prozent vernichtet, das Eisen- und Straßenbahnnetz, die Kanalisation, Elektrizitäts- und Gaswerke waren gesprengt. Warschau, einst eine blühende Millionenstadt, war damals ausgestorben.

Jetzt gleicht diese Stadt einem großen Bauplatz. Ganze Stadtteile waren seit der Verkündung des großen Aufbauprogramms durch den Präsidenten Boleslav Bierut entstanden. Immer wieder staunten wir, mit welch einer Sorgfalt und Liebe die polnische Regierung nach den Weisungen der Vereinigten Polnischen Arbeiterpartei und des Genossen Bierut persönlich historische Bauten dieser Heldenstadt in ihrem alten Stil und ihrer früheren Pracht wiederherstellen ließ, ungeachtet des Zeitaufwandes, der größeren finanziellen Kosten und Mühen, die diese Rekonstruktionen erforderten.

Besonderes Tempo herrschte bei unserer Fahrt durch die Hauptstadt Volkspolens auf jenem Gelände, auf dem das große Geschenk des Sowjetvolkes, der herrliche Kulturpalast, errichtet wird. Die fast haushohen Kräne ragten nur mit ihren Spitzen aus dem Boden. Sie waren bei den letzten Ausschachtungsarbeiten für das Fundament. Mit Freude erzählten unsere polnischen Begleiter, daß die Sowjetunion für den Bau dieses Palastes bereits 60 Waggons mit technischen Vorbereitungsmaterialien geschickt hat und daß sie ihre eigenen Architekten, Techniker, Spezialarbeiter und Baumaterialien bei der Fertigstellung dieses großen Bauwerkes verwenden wird. Ein gewaltiges Denkmal entsteht hier als Wahrzeichen der brüderlichen Verbundenheit der Sowjetvölker mit dem polnischen Nachbarvolk.

Den tiefsten Eindruck machte auf uns die Besichtigung der ersten sozialistischen Straße Warschaus, der Marsjalkowska. Mit ihrer 120 m Breite, ihrer architektonischen Schönheit und ihren verlockenden staatlichen Spezialgeschäften gleicht sie einer großen Feststraße. Die Warschauer lieben diese Straße besonders, weil sie in ihr schon ihre ganze zukünftige Stadt sehen — und wir dachten an unsere Stalin-Allee in Berlin und sahen sie schon genauso vollendet vor uns.

An diesem Abend gab der Minister für Schiffahrt einen Empfang. Unvergeßlich werden seine Worte sein, die er uns für die ganze deutsche Jugend mit auf den Weg gab. „Über tausend Jahre", so sagte er, „hat es gedauert, bis unsere Völker durch die große Befreiungstat der Sowjetunion als Freunde zueinander gefunden haben. Arbeiten wir gemeinsam, daß diese Freundschaft nie mehr zerreißt und sich immer mehr festigt."

An diesen Ausspruch wurden wir eindringlich erinnert, als wir am nächsten Tag Nowa Huta und Auschwitz besichtigten. Nowa Huta! Einst war hier eine einsame Gegend, in der ein altes Dorf stand. Jetzt erhebt sich auf einer Fläche von 40 qkm ein riesiger Industriegigant und eine neue sozialistische Stadt. Schon vierzigtausend Menschen wohnen in der „Neuen Hütte". Der Sekretär des ZMP und eine Gruppe von Brigadieren, die uns empfingen, führten uns durch das Werk. Da reihte sich eine riesige Halle an die andere. Während das Dach der Halle noch nicht ganz fertig war und auf der einen Seite noch das Fundament für den Zementboden gelegt wurde, floß im anderen Teil schon das weißglühende Metall aus dem Schmelzofen. 160 Prozent, 180 Prozent lasen wir auf den Tafeln an den Drehbänken, und der Sekretär des ZMP erzählte uns von den jungen Arbeitern, die diese großen Taten vollbringen.

„Die Genossin Grochalla", so sagte er, „war noch vor wenigen Jahren Lohnarbeiter bei einem Großbauern und mußte ein Hundedasein führen, jetzt ist sie Brigadeführerin und bereitet sich darauf vor, Chauffeur und Kranführer zu werden." Er erzählte uns, daß Nowa Huta dem

Zum Abschied überbrachten unsere jungen Matrosen auf der Reede von Gdynia noch einen Brief an ihre polnischen Kameraden

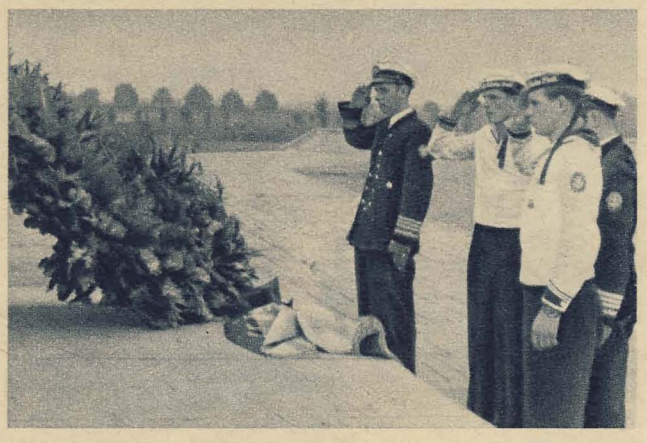
Staat bald soviel Stahl geben wird, wie vor dem Krieg die ganze polnische Hüttenindustrie zusammen — und daß das nur eines von 240 Werken sei, die sich im Bau befinden. Erfüllt von diesem Arbeitsschwung, diesem Tempo und der Begeisterung der polnischen Jugend beim Aufbau ihres ersten sozialistischen Industriewerkes, nahmen wir Abschied von unseren Freunden.

Unweit von Nowa Huta liegt Auschwitz. 40 qkm war auch dieses Gebiet des ehemaligen Konzentrationslagers groß. Ein Stück Erde, das über alle Zeiten hinweg der Menschheit von der tierischen Barbarei des Faschismus berichten wird. Jahre hindurch rauchten in diesem Gebiet die Schornsteine der fünf Krematorien und der Scheiterhaufen, in denen aus 18 Nationen über 4 Millionen Menschen vernichtet wurden.

Unser Begleiter, der uns durch das Lager führte, war selbst ein ehemaliger Häftling dieses Lagers. Wir sahen eines der Krematorien. Hier wurden waggonweise Männer, Frauen, Kinder und Greise aus den gerade eingetroffenen Zügen in die Umkleidekabinen und „Duschräume" geführt, um dann aber nicht gebadet, sondern durch das einströmende Zyklongas auf die grausamste Weise gemordet zu werden. „Anfangs hatte man genug Gas", so sagte unser Begleiter, „denn die IG Farben produzierten mit Hochdruck, da dauerten die Todesqualen nur 3 bis 4 Minuten. Später, als einige Lieferbetriebe ausfielen und man mit weniger Zyklon auskommen mußte, dauerten die Todesqualen der Unglücklichen bis zu 30 Minuten. Den so Gemordeten schor man die Haare, beraubte sie ihres Schmuckes, brach ihnen mit Spezialvorrichtungen Goldzähne und Brücken heraus und verbrannte die Leichen." Als wir uns über den eigenartigen Sand unter unseren Füßen wunderten, der wie Kalk aussah, wurden wir auf-

gefordert, ihn genau zu besehen. Wir taten es. Was wir als Sand glaubten, war die Asche von Menschen — und so weit wir blickten, war der Boden davon bedeckt.

Wir sahen die Baracke des ehemaligen Frauenlagers. In gewöhnlich zusammengeschlagenen Bretterbaracken, ohne Tische, ohne Licht und Heizung waren hier 1000 bis 1200 Häftlinge eingekerkert. „Anfangs war das besonders eng", sagte unser Begleiter, „bald aber wogen die Frauen nur noch zwischen 60 und 80 Pfund, und dann ging es." In diesen Baracken herrschte im Sommer feuchte Hitze, denn sie lagen in der Nähe eines Sumpfes, und im Winter



Am Ehrenmal der gefallenen Helden der Sowjetarmee in Warschau legte eine Abordnung unserer Delegation einen Kranz nieder

feuchte, eisige Kälte. Der Einzug der Roten Armee kam den Henkern dieses Lagers zu schnell. Sie waren nicht mehr in der Lage, ihr geplündertes Raubgut wie gewöhnlich entweder an die Deutsche Bank, an die Angehörigen der SS-Wachmannschaften oder die NS-Volkswohlfahrt zu schicken. So liegen dort jetzt noch als stumme Zeugen jener grausigen Lagerzeit 14 Millionen Paar Schuhe, hunderttausende Bekleidungsstücke, Zahnbürsten, Brillengestelle und Prothesen sowie das abgeschorene Haar von 34 000 Frauen.

Über dem Eingangstor des Lagers stand mit gußeisernen Buchstaben „Arbeit macht frei". Die ganze teuflische Fratze des Faschismus grinste dem Eintretenden hier entgegen. Unvergessen wird auch der Besuch des Todesblocks 11 bleiben. Hier allein wurden mehr als 50 000 Häftlinge gemordet — und wir erinnerten uns an die durch die amerikanischen Imperialisten neu errichteten Konzentrationslager in Korea auf der Insel Koje, an die KZs auf den griechischen Inseln und in Spanien. Wir dachten an die in den amerikanischen Laboratorien gezüchteten und am koreanischen Volk angewandten Pestflöhe, an die bestialischen Vernichtungswaffen, wie die Napalm- und Atombombe. Wir dachten auch an die noch in Freiheit lebenden Henker dieses Lagers, die in Westdeutschland ungestraft ihr Unwesen treiben. An diesem Block legte unsere Delegation den feierlichen Schwur ab, so lange zu kämpfen, bis in Westdeutschland auch die letzten Keime des Faschismus vernichtet und der Menschheit, gleich auf welchem Erdteil, solche unmenschlichen Leiden, wie sie von den amerikanischen Imperialisten vorbereitet werden, für alle Zeit erspart bleiben.

Schnell vergingen die letzten Stunden unseres Aufenthalts in der polnischen Volksrepublik. Noch einmal trafen wir uns mit den Matrosen der „DAR POMORZA", und noch einmal waren wir Gast bei den Schülern des Seetechnikums, um gemeinsam unsere Erfahrungen auszutauschen, zu singen, zu tanzen und Abschied zu nehmen. Wieder standen Tausende am Kai, als wir unter den Klängen der Nationalhymnen beider Völker ablegten. Wieder begleitete uns die Flottille der polnischen Schulschiffe zur Verabschiedung auf das offene Meer hinaus. Unser Freundschaftsbesuch war zu Ende. Unser Schiff segelte bei stürmischer See mit einer Delegation von freudigen, gestärkten und kampfentschlossenen Matrosen zurück in unsere Heimat.

Heiße Grüße des Dankes sandten wir beim Verlassen der polnischen Hoheitsgewässer an den Hauptvorstand des ZMP und den Minister für Schiffahrt, die uns diese großen Tage der Freundschaft bereiteten. Und während unser Schiff wieder an der Küste von Bornholm entlang segelte — jenem Gewässer, in dem die Atlantikpakt-Seestreitkräfte in denselben Tagen ihre provokatorischen Kriegsmanöver durchführten —, wuchs die Entschlossenheit, mit dem polnischen Volk und mit allen friedliebenden Völkern unter der Führung der Sowjetunion den Frieden zu schützen und die Küsten unserer Heimat zu verteidigen. Alle Matrosen erneuerten ihre Verpflichtung entschlossen in den Reihen der Deutschen Seepolizei den Ehrendienst zum Schutz unseres sozialistischen Aufbaues anzutreten.

Die Delegation unserer Gesellschaft für Sport und Technik nahm aus dieser Fahrt viele wertvolle Anregungen unserer polnischen Freunde mit für die gründliche, kämpferische und disziplinierte Erziehung einer neuen Seemannsgeneration. Unsere Delegation nahm für die Arbeit der GST die große verpflichtende Lehre mit, so wie das ganze polnische Volk den Kampf des deutschen Volkes um die Herstellung der Einheit und Unabhängigkeit unterstützt, so müssen mit ganzer Kraft unsere Jugend, unsere Gesellschaft für Sport und Technik und alle deutschen Patrioten den Kampf führen, damit an der Oder und Neiße nicht nur eine friedliebende Deutsche Demokratische Republik, sondern bald ein einiges, unabhängiges und demokratisches Deutschland als fester Freund des polnischen Volkes besteht.

Der Wind blies ganz anständig, da mußte schon das Ölzeug herhalten

Klar zum Winterlager

Von Hans Münn

Die Zeit im Winterhalbjahr, in der kein Bootsdienst stattfindet, ist dazu auszunutzen, die Boote einschließlich des Inventars so instandzusetzen, daß sie spätestens Mitte April den Einheiten für die Ausbildung im Sommerhalbjahr wieder in gutem Zustand zur Verfügung stehen. Die Lagerung während des Winters muß daher so zweckentsprechend erfolgen, daß die Fahrzeuge aller Art und das dazugehörige Material nicht nur vor den Unbilden der Witterung geschützt sind, sondern auch an ihnen besonders im Frühjahr ungehindert gearbeitet werden kann. Steht kein geschlossener Raum zur Verfügung, so sind die Boote an einer geschützten Stelle auf Land zu lagern und mit Brettern bzw. Segeltuch abzudecken. Keinesfalls dürfen sie Eispressungen im Wasser ausgesetzt werden; sie sind deshalb rechtzeitig vor Eintritt des Frostes auf Land zu setzen. Auch vor zu starkem Sonnenschein im Sommer und vor allzuviel Regen sollen sie durch eine Überdachung geschützt sein.

Ist keine Slipanlage vorhanden, auf der das Boot aus dem Wasser geholt werden kann, so ist es möglichst auf flachem Ufer durch Unterlegen von Rundhölzern an Land zu ziehen. Dabei ist darauf zu achten, daß das Boot beim An-Land-Bringen immer vierkant steht, das heißt, es darf nicht seitlich übergekippt werden, sondern muß senkrecht auf dem Kiel liegen.

Daß der Bootskörper vorsichtig behandelt wird, ist eine Selbstverständlichkeit. Das Boot darf nicht gestoßen oder nach der Seite gekippt werden, da sonst die Beplankung und die Verbände leiden. Auch darf es nicht so gelagert sein, daß das ganze Gewicht des Bootes auf einem Punkt des

Kieles liegt oder nur am Vorder- oder Achtersteven, weil sonst der Bootskörper durchhängt. Das Gewicht des Bootes muß gleichmäßig auf den ganzen Kiel verteilt werden. Ist das Ufer steil, so daß man das Boot nicht auf die vorstehend bezeichneten Arten an Land bringen kann, muß man Taljen zu Hilfe nehmen. Man befestigt jedoch dabei nicht die Taljen unmittelbar am Vor- und Achtersteven, sondern verteilt die Angriffspunkte der Zugkraft auf mehrere Duchten oder legt einen großen Stropp horizontal um das Boot (siehe Abbildung). Ist das Boot in einen Bootsschuppen gebracht, so ist es so zu lagern, daß es auf dem Kiel gleichmäßig aufliegt.

Um ein seitliches Kippen des Bootes zu vermeiden, wird es abgestützt, ohne daß dadurch ein Druck auf die Beplankung entsteht. Bei Ausführung dieser Arbeiten ist besonders sorgfältig zu verfahren, um zu vermeiden, daß sich der Bootskörper während der Lagerung verzieht. Durch Verziehen des Bootes werden die Fahr- bzw. Segeleigenschaften sehr stark beeinträchtigt. Das Inventar des Bootes und die Plichten, Fußleisten usw. sind herauszunehmen, der Holzpfropfen zum Ablassen des Wassers zu entfernen und das Boot innen und außen gründlich zu säubern. Die Plichten, Riemen usw. werden gründlich abgeschrubbt. Sind diese Arbeiten erledigt, so läßt man das Boot zunächst stehen, damit es gut austrocknet. Die Takelage ist ebenfalls luftig und trocken zu lagern, damit die Segel nicht verstocken. Dasselbe gilt für das Tauwerk. Die Riemen sind senkrecht aufzustellen, um ein Verziehen zu vermeiden.

Ist zur Lagerung der Boote kein Bootsschuppen vorhanden, so wird das Boot im Freien in der gleichen Art gelagert; das Bootsinnere muß jedoch durch eine Überdachung vor Witterungseinflüssen geschützt sein. Kleinere Boote, auch Kutter, kann man im Freien überwintern lassen, wenn man sie auf einer entsprechenden Unterlage kieloben lagert. Auch dabei muß das Boot vor Witterungseinflüssen durch Abdecken mit Persennings, Dachpappe o. ä. geschützt werden. Als erste Arbeit nach dem An-Land-bringen führt man die äußere und innere Untersuchung des Bootes durch, um festzustellen, ob irgendwelche Holzteile des Bootes angefault, Eisenteile stark verrostet, oder andere Schäden entstanden sind. Faule Holzteile sind leicht erkennbar an ihrer schwärzlichen Färbung, und bei verdächtigen Stellen kann man durch leichtes Hineinstechen mit einer Messerklinge feststellen, ob das Holz faul ist.

Am leichtesten faulen die Bootsplanken am Schwertkasten, am Vorsteven in der Wasserlinie und in der Bilge. Alles festgestellte faule Holz ist zu entfernen und diese Stellen werden ausgebessert. Dabei können kleinere Reparaturen selbst ausgeführt werden, während man die Erneuerung von ganzen Planken zweckmäßig von einem Bootsbauer ausführen läßt. Bei der inneren Untersuchung achte man besonders darauf, daß alle Beschläge festsitzen. Sollten sich zum Beispiel die Befestigungsschrauben einer Klampe gelockert haben, so kann man

Die letzte Fahrt, und nun „klar zum Winterlager" bis zum nächsten Jahr

durch Einschlagen von Holzdübeln in das Schraubenloch die Klampe wieder befestigen. Eventuelle Schäden an den Plichten und den Verkleidungen werden ausgebessert.

Nach der Beendigung dieser Reparaturen beginnt man mit der Reinigung und Konservierung des Bootes. Unter Zuhilfenahme von Reinigungsmitteln wird das Boot innen und außen gründlich abgeschrubbt. Besonders ist darauf zu achten, daß die Bilge und die Teile, die durch die wiedereinzusetzende Inneneinrichtung später nicht mehr zugänglich sind, tadellos sauber und trocken gemacht werden. Alles Wasser ist wieder gründlich durch Auswischen mit dem Feudel zu entfernen.

Nicht bei allen Booten wird diese Art der gründlichen Reinigung genügen. Wenn alte Farbe bereits abblättert oder stellenweise nicht mehr vorhanden ist, so muß das Boot neu gepönt (gestrichen) werden. Vor dem Pönen wird das Boot gründlich abgezogen.

Unter Abziehen versteht man das Entfernen der alten Farbe mit einem Dreikantschrapper, einer Abziehklinge oder mit Glasscherben. Sitzt die zu entfernende Farbe zu fest, so kann man sie mit einer Lötlampe abbrennen. Dabei ist empfehlenswert, daß zwei Kameraden diese Arbeit ausführen. Einer erwärmt die betreffende Stelle mit der Lötlampe, während der andere die nun angewärmte und sich leicht lösende Farbschicht

abkratzt. Nach dem Abziehen bzw. Abbrennen wird das Boot geschliffen und gespachtelt.
Zum Schleifen verwendet man Sandpapier oder Schmirgelleinen. Dabei achte man darauf, daß niemals quer zur Holzfaserung der Planken geschliffen wird. Das Abschleifen wird erleichtert, wenn man auf das Sand- oder Schmirgelpapier einen Holzklotz oder ähnliches auflegt. Um einen glatten Untergrund zu erreichen und Unebenheiten, wie Nietlöcher usw auszugleichen, nimmt man nun das Spachteln vor. An den entsprechenden Stellen wird die Spachtelmasse aufgetragen und nach dem Trocknen nochmals geschliffen. Die Arbeit des Schleifens und Spachtelns ist sehr sorgfältig auszuführen, da nur ein gut geschliffener Untergrund einen glatten und haltbaren Farbenanstrich ermöglicht.
Zum Schluß dieser Konservierungsarbeiten erhält das Boot den Farbanstrich. Bei Beginn des Anstriches muß das Holz trocken sein. Die Farbe wird dünn aufgetragen und der Anstrich ein- bis zweimal wiederholt. Jedoch ist vor jeder Wiederholung darauf zu achten, daß der vorhergehende Anstrich getrocknet ist.
Zum Anstrich selbst verwendet man die dafür vorgesehenen Farben und achtet bei der Auswahl der Bootslacke und -farben auf gute Qualität. Den Anstrich führt man nicht in direktem Sonnenlicht aus, da dann die Farbe Blasen wirft. Ebenso ist es unzweckmäßig, bei Feuchtigkeit (Früh- und Abendnebel), den Farbanstrich vorzunehmen.

Wir lernen knoten

Von Fred Beier

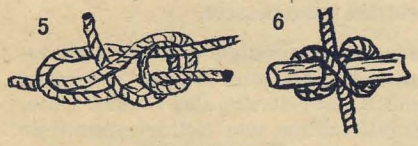
1. Fortsetzung

Der doppelte Schotknoten

soll ein allzu festes Zusammenziehen des einfachen Schotstekes verhindern. Die Bucht wird dabei zweimal um das Auge gelegt (s. Skizze 5).

Der Webeleinenstek

dient zum Festmachen an Rundhölzer, Befestigen der Webeleinen an Hoftauen usw. Er besteht aus zwei halben Schlägen um das Hoftau oder um einen sonstigen Gegenstand. Die beiden Tampen ziehen nach entgegengesetzter Richtung, wie es die Skizze 6 zeigt.



Skizze 5: Schotstek, doppelt
Skizze 6: Webeleinenstek

Der Slippstek

findet Verwendung beim Belegen der Vorleine im Kutter, beim Befestigen der Beschlagzeisings von Segeln, Zurren der Hängematten und dergleichen.
Man steckt wie beim Überhandknoten nur die Bucht durch und erhält so den Slippstek (s. Skizze 7).
(Der Überhandknoten ist der erste Teil bei der Anfertigung des Kreuzknotens.) Der Slippstek ist sehr leicht durch Anholen des Endes zu lösen.

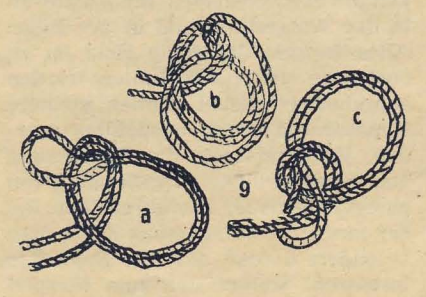
Einfacher Pahlstek

Der Pahlstek ist ein häufig angewandter Knoten. Verwendet wird er beim Festmachen am Poller, bei Außenbordarbeiten, beim Schleppen, überhaupt bei sämtlichen Arbeiten, bei denen ein festes Auge an einem Tampen benötigt wird. Der Pahlstek hat den Vorteil, daß er sich nicht von selber lösen kann und sich auch nicht von selbst anzieht. Gebildet wird der Knoten, indem man am Ende des Tampens ein Auge legt, den anderen Tampen durch das Auge von unten durchsteckt, ihn unter dem langen Ende herumnimmt und wieder durch das Auge zurücksteckt (s. Skizze 8). Das so gebildete Auge zieht sich nicht zusammen.

Skizze 7: Slippstek
Skizze 8: Pahlstek, einfach

Doppelter Pahlstek

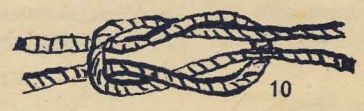
Bei der Anfertigung des doppelten Pahlsteks wird das Ende doppelt genommen und genau wie beim einfachen Pahlstek ein Auge gelegt. Das doppelte Ende wird von unten durch das Auge gesteckt und über Auge und Bucht nach hinten hinweg gezogen und übergestreift (s. Skizze 9). Der doppelte Pahlstek hat dieselben Eigenschaften wie der einfache und findet hauptsächlich bei Arbeiten außenbords und in der Takelage an Stelle vom Bootsmannsstuhl Verwendung.



Skizze 9: Pahlstek, doppelt

Kreuzknoten

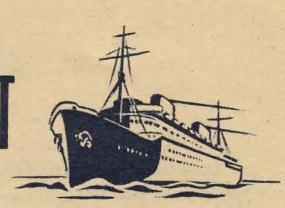
Der Kreuzknoten dient zur Verbindung zweier gleich starker Enden, d. h. daß dieser Knoten zwei gleich starke Tampen miteinander verbindet. Gebildet wird der Kreuzknoten, indem man beide Enden der Tampen kreuzweise übereinanderlegt. Das Ende, welches oben liegt, zieht man unter dem anderen durch. Jetzt legt man dasselbe Ende über das andere kurze Ende und steckt wiederum durch. Der Knoten wird jetzt zugezogen, indem man beide Enden gleichmäßig mit den langen Parten in entgegengesetzter Richtung zieht. Beim Legen des Kreuzknotens ist darauf zu achten, daß die beiden Enden immer neben dem zu ihnen gehörenden Ende aus der Bucht herauskommen (s. Skizze 10).



Skizze 10: Kreuzknoten

(Wird fortgesetzt)

EINFÜHRUNG IN DIE GESCHICHTE DER SEEFAHRT



Von Heinrich Mutschler

Wer von euch hat beim Bootsdienst schon einmal darüber nachgedacht, wieviel Jahrtausende vergangen sind, seit Menschen sich zum erstenmal auf dem Wasser fortbewegten? Was mögen das für Boote gewesen sein, mit deren Hilfe sie auf Fischfang oder in fremde Länder zogen, mit deren Hilfe sie andere Völker unterdrückten und ausplünderten oder sich ihre Freiheit erkämpften? Welch riesige Entwicklung vom Einbaum zum modernen Ozeandampfer, welch herrliches Zeugnis menschlicher Schaffenskraft spiegelt die Geschichte der Seefahrt wider, in die wir einen kleinen Einblick geben wollen. Dieser Beitrag soll euch Anregung geben, selbst noch tiefer in dieses Gebiet einzudringen, und er soll die Grundlage sein für die Diskussion in den Ausbildungseinheiten.

Mit Baumstämmen begann es

In der Urgemeinschaft der menschlichen Gesellschaft benutzte man bereits Steinwerkzeuge und Feuer zur Nutzbarmachung von Tierfellen, Holz, Früchten usw. Mit Hilfe dieser primitiven Werkzeuge schafften sich die Menschen in der Urgemeinschaft die

Einbaum

ersten schwimmenden Gegenstände, wie z. B. Binsenbündel, Baumstämme usw., um sich mit Hilfe dieser schwimmenden Gegenstände die Gewässer für ihren Lebensunterhalt nutzbar zu machen.

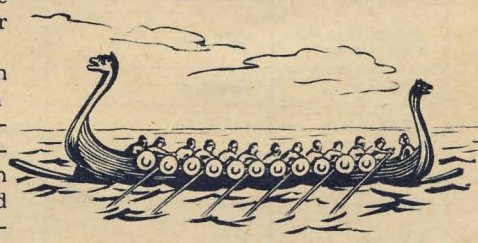
Aus den einfachen Baumstämmen entwickelte sich später der Einbaum. Dieser war mit Hilfe des Feuers ausgebrannt (also ausgehöhlt) und wurde mittels stangen- und riemenartiger Hölzer vorwärtsbewegt.

Durch die Aushöhlung lag der Stamm nicht so tief im Wasser, und man konnte ihn bereits mit der gefangenen Beute beladen. Erfahrungsgemäß ging man dazu über, mit dem Rücken in Fahrtrichtung zu sitzen und die riemenartigen Hölzer oder Paddel rückwärts zu bewegen, um dadurch mit demselben Kraftaufwand eine schnellere Vorwärtsbewegung zu erzielen. So entstanden in der Urgemeinschaft die ersten Vorläufer der Seefahrt.

Die ersten Segel tauchen auf

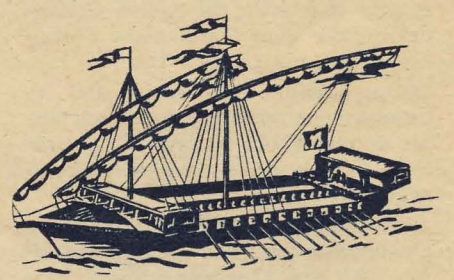
Im Übergang von der Urgemeinschaft zur Gesellschaftsordnung der Sklaverei wurden die Werkzeuge besser. Man war dadurch in der Lage, zunächst stabilere Boote aus Baumstämmen anzufertigen und später regelrechte Ruderboote zu bauen. Bildliche Darstellungen reichen zurück bis in eine Zeit 4000 Jahre vor unserer Zeitrechnung. Durch die bessere Stabilität dieser Boote konnte man nun dazu übergehen, den Wind als Antriebskraft für das Boot auszunutzen. Die erste Form der Besegelung war das rechteckige hohe Rahsegel. Diese Boote konnten nur mit achterlichem Wind gesegelt werden, da die Masten lediglich nach vorn und achtern abgestützt waren.

Uns ist bekannt, daß im Zeitalter der Sklaverei bereits die einzelnen Arbeitsausführungen spezialisiert waren und die Sklavenhalter auch die Sklaven jeweils ihren Fähigkeiten entsprechend eingesetzt haben. Dadurch war es möglich, bereits größere Schiffe zu bauen. So entstanden die Galeeren. Als Antriebskraft dieser Schiffe bediente man sich bei günstigem Wind der Segel und sonst der Sklaven. Diese waren an Duchten und Riemen angekettet bzw. angeschmiedet und wurden von den Sklavenhaltern hierbei zu Tode gequält. Durch diese Art und die vielen verschiedenartigsten Mißhandlungen der Sklaven wurden bereits die ersten Aufstände der Sklaven und die offene Meuterei an Bord hervorgerufen. Als die ersten seefahrenden Nationen sind die Ägypter, Babylonier, Assyrier, Griechen, Phönizier, Normannen und Wikinger anzusprechen.

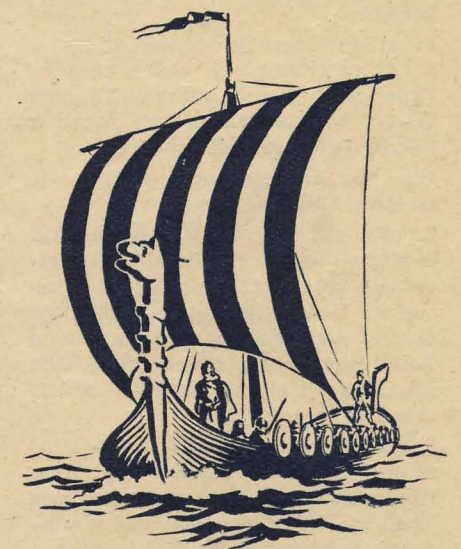


Normannisches Ruderboot

Bei den Normannen und Wikingern in Nordeuropa hat sich im Schiffsbau, unabhängig von der Entwicklung im Mittelmeer, ein anderer Schiffstyp entwickelt. Die Wikinger bauten festere und seetüchtigere Fahrzeuge.



Galeere



Wikingerboot

Die meisten waren bereits auch seitlich mit Wanten gestützt. Sie führten Rahen und hatten einen hohen Kiel, das Ruder war an der rechten Seite angebracht (am Steuerbord). Aus diesen Fahrzeugen entwickelten sich, unter Vergrößerung der Abmessungen und Verbesserung der Takelage, die Hansekoggen des Mittelalters. Diese hatten bereits eine feste Steuereinrichtung, erhöhte Aufbauten, ein neu gebautes Oberdeck und mehrere Masten. Die größeren Koggen, bis zu 600 Tonnen, führten zwei Rahsegel übereinander. Kleinere, in der Bauart den Koggen ähnliche Schiffe, nannte man Barsen, Schniggen oder Huker. (Wird fortgesetzt)

Unser Baby IIb

In dem vorangegangenen Heft haben wir den Schulgleiter 38 kennengelernt. Nachdem der Flugschüler den Schulgleiter voll beherrscht, beginnt ein neuer Abschnitt seiner segelfliegerischen Ausbildung. Der Schüler muß jetzt seine erworbenen fliegerischen Kenntnisse auf einem Übungssegler erweitern, mit dem er nicht nur Gleitflüge, sondern auch Segelflüge durchführen kann.

Der Übungssegler unterscheidet sich schon rein äußerlich vom Schulgleiter, er hat bereits einen geschlossenen Rumpf und statt der vielen Spanndrähte, die dem Schulgleiter Festigkeit geben, nur einige Streben.

Daraus erkennen wir schon, daß der Übungssegler strömungstechnisch besser durchgebildet ist und der anströmenden Luft weniger Widerstand entgegensetzt.

Aber auch die Tragfläche mit dem entsprechenden Profil ist so beschaffen, daß das Flugzeug größere Leistungen zeigt und sich längere Zeit in der Luft hält.

In den Segelfluggruppen der Gesellschaft für Sport und Technik wird der Übungssegler vom Typ Baby II b geflogen.

Es ist ein Flugzeug, das sich im Laufe der Entwicklung von vielen anderen Typen am besten bewährt und durchgesetzt hat, so daß es sich in allen Ländern größter Beliebtheit erfreut.

Was für Anforderungen stellen wir an einen Übungssegler?

Er muß gut transportabel sein, damit er schnell und sicher auf alle Übungsgelände gebracht werden kann. In bezug auf Unterbringungsmöglichkeiten darf er nicht sperrig sein und zuviel Raum einnehmen. Ferner muß seine Montage schnell und ohne viel Kräfte durchzuführen sein.

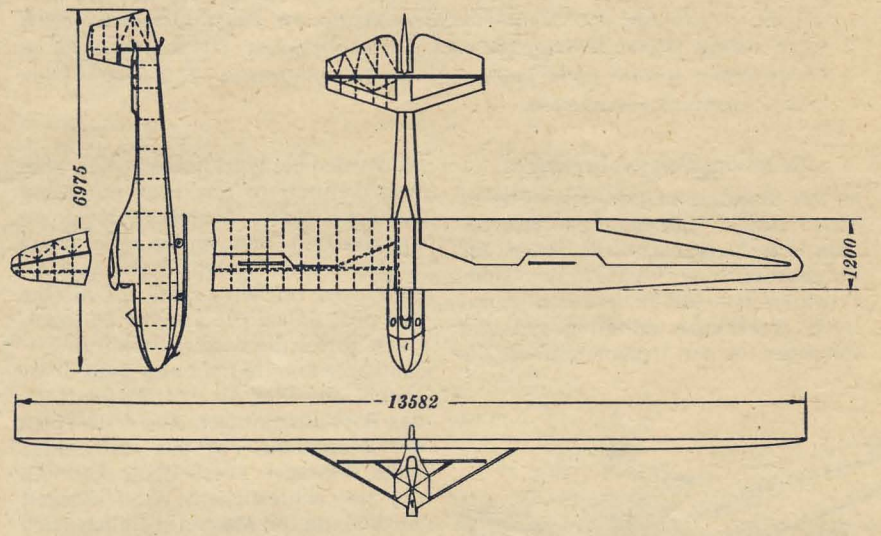
Das Baby II b entspricht durch seine zweiteilige, leicht montierbare Tragfläche all diesen Anforderungen und kann in 15 Minuten von vier Kameraden auf- und abgerüstet werden.

Weiterhin muß der Übungssegler sehr stabil gebaut sein, da zwangsläufig bei der Umschulung vom Schulgleiter auf den Übungssegler harte Landungen entstehen, denen das Flugzeug standhalten muß, bis der Schüler das neue Gerät voll beherrscht.

Vor allem muß der Übungssegler allen flugtechnischen Anforderungen in bezug auf Flugstabilität bei großer Wendigkeit und nicht zu geringer Horizontalgeschwindigkeit erfüllen.

Mit ihm muß man Kurven aller Schräglagen durchführen können, ja sogar einfache Kunstflugfiguren. Er muß für die Leistungsschulung geeignet sein, für Dauer- und Streckenflüge, kurz gesagt, er muß das Bindeglied zwischen unserem Schulgleiter und dem Leistungssegelflugzeug darstellen.

All diese Eigenschaften vereinigt das Baby II b in sich, von dem wir uns



jetzt einmal die technischen Daten ansehen wollen. .

Baumuster	Baby II b	
Bauform	Schulterdecker	
Bauart	abgestrebt	
Verwendungszweck	Übungs-Segelflugzeug	
Besondere Merkmale:	Flügelanordnung: V-förmig mit trapezförmigem Flügelumriß	
Spannweite	13582 mm	Seitenverhältnis 1:11
Flügeltiefe	1200 mm	
Rumpflänge mit Seitenleitwerk	6975 mm	
Größte Höhe	1100 mm	
Rüstgewicht	137 kg	
Fluggewicht	210 kg	Flächenbelastung 15 kg/m²
Tragende Fläche:	14 m²	
Gleitzahl	1:17	
Sinkgeschwindigkeit	0,8 m/sek	
Höchste Schleppgeschwindigkeit	120 km/h	
Beanspruchungsgruppe	2	

An letzter Stelle unserer Tabelle ist ein neuer Begriff aufgetaucht, die Beanspruchungsgruppe. Für den Nachweis der Festigkeit von Segelflugzeugen werden 4 Beanspruchungsgruppen unterschieden:

Beanspruchungsgruppe 1:

(Geringe Beanspruchung)

Hierzu gehören alle Segelflugzeuge mit offenem oder geschlossenem Führersitz, die im wesentlichen der Anfängerschulung dienen und weder für Flugzeugschlepp noch für Kunstflug verwendet werden. Größte Flughöhe: 300 m.

Startarten: Gummiseilstart, Kraftwagen- und Windenschlepp.

(SG-38.)

Beanspruchungsgruppe 2:

(Hohe Beanspruchung)

Hierzu gehören alle Segelflugzeuge mit offenem oder geschlossenem Führersitz, die im wesentlichen zur Schulung von fortgeschrittenen Segelfliegern, zum Übungs- und Leistungsflug eingesetzt werden.

Startarten: Gummiseilstart, Kraftwagen- und Windenschlepp, bei Zulassung auch Flugzeugschlepp.

(z. B. Baby II b.)

Beanspruchungsgruppe 3:

(Sehr hohe Beanspruchung)

Hierzu gehören diejenigen Flugzeuge, welche im wesentlichen alle Merkmale der Segelflugzeuge der Beanspruchungsgruppe 2 besitzen, darüber hinaus aber für jeden Kunstflug geeignet und für alle Startarten zugelassen sind.

Beanspruchungsgruppe 4:

Hierzu gehören alle Segelflugzeuge für besondere Zwecke, die sich nicht in eine der drei vorstehend angegebenen Beanspruchungsgruppen einreihen lassen. Für die Festigkeit dieser Segelflugzeuge sind besondere Vereinbarungen mit der Prüfstelle von Fall zu Fall zu treffen.

Kurt Götze

Der 1. DDR-Rekord im Segelflug

KAMPF UM JEDEN METER HÖHE

Von Kurt Götze

Es herrschte bereits Dämmerung, als ich mich auf das Flugfeld begab, um zu meinem Dauerflug zu starten. Das Baby II b hob sich hell ab von dem bereits dunklen Platz. Am Start trafen die Kameraden die letzten Vorbereitungen. Eine Fluggruppe der Schule, die gerade ihren Schulgleiter von der Übungsstätte wegrollte, rief mir noch ein geschlossenes „Hals- und Beinbruch" zu.

Mit freudigem Erwarten stieg ich in mein Segelflugzeug. Die Flagge ging hoch, der Start war frei. Das Drahtseil spannte sich, und nach kurzem Rukken schoß die Maschine in den bereits dunklen Himmel. Das Seil fiel ab, ein Blick auf die Uhr zeigte mir, daß es gerade 18.30 Uhr war. Der Kalender zeigte Dienstag, den 23. September 1952. Die uns betreuende Wetterwarte Weimar hatte eine günstige Westwetterlage mit Windstärken von 10 bis 15 m/sek angesagt, so daß ich damit rechnen konnte, bis zum nächsten Abend in der Luft zu bleiben.

In dem Aufwindgebiet des 4 km langen Lauchaer Hanges hatte ich bald eine Höhe von 200 m erreicht. Dann stand das Variometer auf 0. Nur leichte Böen schaukelten das Flugzeug hin und her — ich war wieder einmal glücklich in meinem Element.

Überall im Tal blinkten einzelne Lichter auf, die sich immer mehr vermehrten und schließlich die einzelnen Ortschaften erkennen ließen. Auf dem Flugplatz war die Landegasse durch Lampen gekennzeichnet, die als treue Helfer im Falle einer zu frühzeitigen Landung durch Abnahme des Windes zu mir herauf winkten.

Inzwischen war der Horizont ganz verschwunden, es wurde eine stockfinstere Nacht. Die ersten Stunden des Fluges vergingen ziemlich rasch, bald verloschen aber immer mehr Lichter im Tal, ein Zeichen, daß die mitternächtliche Stunde immer näher rückte. Ein Blick zur Uhr — es war kurz vor 24 Uhr.

Von Müdigkeit spürte ich noch nichts. Mitgenommene Schokolade und Zwieback halfen mir zunächst über die Zeit. Die zweite Hälfte der Nacht verging schon viel langsamer, aber ich war noch frisch, trotzdem ich bis zum Abend auf der Schule sehr beschäftigt war.

Plötzlich stand der Zeiger meines Variometers auf Steigen. Dieses Aufwindfeld nützte ich gleich aus und erreichte dadurch im Geradeausflug auf Laucha 320 m Höhe. Das war einmal eine kleine Abwechslung gegenüber der dauernden Hangkurverei. Ich wagte mich noch etwas weiter südlich, bekam aber plötzlich starkes Fallen, so daß ich zusehen mußte, wieder an den Hang zu kommen, damit ich nicht irgendwo im Tal „absaufen" würde. Mit 120 m Höhe hatte ich auch glücklich wieder den Hang erreicht. Durch Fliegen einiger Schleifen am Hang hatte ich bald wieder 200 m Höhe erreicht, deren ich mich aber nicht lange erfreuen sollte, denn plötzlich ließ der Wind nach, und der Kampf um jeden Meter Höhe begann. Ich schaute auf die Uhr, es war 3.15 Uhr. Durch die „Kurbelei" wurde es mir warm, so daß die herankriechende Kälte im Nu vergessen war.

Ein weiteres Unglück kam hinzu. Die hintere Wendemarke des Hanges war verlöscht, und es folgten in kurzen Abständen zwei weitere Lampen, so daß nur noch ein Drittel des Hanges markiert war.

Nach dreiviertelstündigem Kampf mit dem abflauenden Wind und der herrschenden Dunkelheit erreichte ich wieder 200 m Höhe. In dieser Höhe konnte ich auch einmal mit der linken Hand steuern, damit die rechte für einige Zeit entlastet wurde. Trotzdem die linke Hand etwas ungeschickt ist, hat sich das Flugzeug ruhig in seiner Höhe gehalten, und bald trat die so lang erwartete Morgendämmerung ein. Bald zeichnete sich wieder die Hangkante ab, die ein sicheres Orientierungsmerkmal für den Hangsegelflug darstellt. Mit dem Licht kam aber noch etwas dazu, und zwar eine Flaute, die mein Segelflugzeug wieder auf 50 m herabdrückte. Ein Blick zur Uhr zeigte mir, daß es kurz nach 7 Uhr war. Nur mit Mühe konnte ich mich jetzt an dem stark verwirbelten Hang halten. Kurz vor 8 Uhr frischte aber dann der Wind wieder auf und trug mich über die 200-m-Grenze.

Bald kam aber eine neue Schwierigkeit, die Müdigkeit. Sie kroch mir in alle Glieder, und nur mit großen Anstrengungen konnte ich sie überwinden. Ich hatte mir gegen die Kälte eine kleine Flasche Trinkbranntwein mitgenommen und glaubte nun, daß ein Schluck auch gegen die Müdigkeit nützen würde. Auf eine Besserung wartete ich aber vergeblich. Ich mußte also nach neuen Mitteln suchen, um mir die Zeit zu verkürzen. Zuerst fing ich an zu zählen, aber auch das wirkte bald einschläfernd, so daß ich auf den Gedanken kam, die Rinder auf der Weide zu zählen.

Unermüdlich eignet sich Kurt Götze neue Erfahrungen an, um sie unseren jungen Segelfliegern weiterzuvermitteln. Hier macht er sich zum Start im „Baby 1952" fertig

Diese „Arbeit" war aber auch bald verrichtet, so daß am Ende nur noch gewaltsames Singen und das Taktschlagen mit allen verfügbaren Körperteilen übrigblieb. Dieser Zustand hielt beinahe eine Stunde an, danach ging es 2 Stunden wieder ganz gut.

Damit ich in dem nicht gerade bequemen Baby nicht zu steif wurde, streckte ich meine Füße zwischen die Seitenruderpedalen aus, um hierauf

wieder die Beine ganz dicht an den Körper zu ziehen. Vorbeugen des Oberkörpers und Stoßen mit den Armen sowie wiederholtes Steuern mit der linken Hand brachten mir eine weitere Erleichterung.

Bald war aber die Müdigkeit wieder da, die vorher so bewährten Mittel nützten nur wenig. Der mitgenommene Traubenzucker und die Schokolade wurden mir schon zuviel, und ich versuchte durch Kauen von Kaffeebohnen die Müdigkeit zu überwinden. Ein paar Minuten später mußte ich allerdings feststellen, daß mein Magen mit dieser Maßnahme gar nicht zufrieden war, denn er hatte sich restlos geleert, und ich stand wieder am Anfang meiner Kunst.

Zweimal fielen mir dann die Augen zu, aber die harten Böen des Hanges machten mich gleich wieder munter. Mein Blick galt sofort dem Fahrtmesser, der Zeiger stand aber beruhigend auf der entsprechenden Marke, so daß ein Abschmieren der Maschine nicht möglich war.

Ich verfolgte jetzt mit meinen Blicken das zweite Baby am Hang. Darin saß einer meiner Kameraden, die mir abwechselnd schon seit dem Vormittag Gesellschaft leisteten. Durch dauerndes Beobachten dieser Maschine verging wieder einige Zeit, aber auch das half bald nicht mehr.

Jetzt begann ich etwas zu kurbeln, mit meinen über 200 m Höhe konnte ich ohne weiteres Vollkreise fliegen und für einige Zeit auch den Hang verlassen. Dadurch mußte ich verstärkt aufpassen, was mit dazu beitrug, die lange Zeit des Dauerfluges durchzuhalten.

Als ich wieder auf die Uhr schaute, war es 16.30 Uhr. Ich hatte also jetzt bereits 22 Stunden hinter mir, und es stand für mich fest, daß ich vor Einbruch der Dunkelheit nicht landen würde. Die letzten 2 Stunden vergingen aber immer langsamer, mir kam es mitunter so vor, als würde die Uhr stillstehen. Jetzt ließ auch wieder der Wind nach. Kurz über der Hangkante verbrachte ich weitere 40 Minuten. Die Uhr zeigte auf 18.20. Die Sonne war schon seit einiger Zeit am Horizont verschwunden. Die Dämmerung trat ein, die Natur begann zu schweigen. Die Kameraden der Schule zündeten ein Feuer an, um die Landerichtung kenntlich zu machen. Jeden Meter Höhe mußte ich jetzt mit Gewalt halten, so daß die letzten Minuten meines Dauerfluges noch zu Stunden wurden.

Jetzt hatte der große Uhrzeiger die 6 überschritten, ich kurvte vom Hang weg, um einige Minuten später, gerade mit noch genügender Sicht, die Maschine auf den Boden zu setzen.

Freudestrahlend stürzten die Kameraden herbei und halfen mir aus der Maschine. 24 Stunden und 4 Minuten hatte ich mich in der Luft aufgehalten, und somit war ein neuer Lauchaer Hangrekord und die erste Bestzeit für Segelflugzeuge in der Deutschen Demokratischen Republik erflogen.

Es war mir manchmal sauer geworden, aber der Wille, unseren jungen Segelfliegern den Weg zu weisen für ihre Arbeit, ihnen Ansporn zu geben, dieser Leistung nachzueifern, um aus ihnen entschlossene, ausdauernde und mutige Kämpfer zu erziehen für die Herbeiführung der Einheit Deutschlands und für den Abschluß eines gerechten Friedensvertrages, damit dieser herrliche Sport Gemeingut aller schaffenden Deutschen wird, half mir über diese Zeit hinweg.

Dieser Flug war nur der Anfang unserer jungen Segelflugbewegung. Es werden viele andere und bessere Leistungen folgen.

BUCHBESPRECHUNG

Der wahre Mensch

Die Handlung dieses im Sachsenverlag Dresden erschienenen Romans ist uns schon durch den Film, der denselben Titel trägt, bekannt geworden. Stalinpreisträger Polewoj erzählt uns die Geschichte des sowjetischen Jagdfliegers Alexej Meressjew, der hinter den deutschen Linien abgeschossen wird. Er stürzt mit seiner Maschine in einen Wald und wird beim Aufprall aus der Maschine geschleudert. Als er aus der Betäubung erwacht, spürt er einen riesigen zottigen Körper über sich und erkennt einen Bären. Nur der Umstand, daß Bären keine Leichen antasten, rettet dem Flieger das Leben. Meressjew zieht seine Pistole und jagt dem Bären eine Ladung durch den Kopf, bis der Koloß wankt und im Schnee verendet.

Alexej ist an beiden Füßen schwer verwundet und kann sich nicht auf ihnen fortbewegen. Unter furchtbaren Schmerzen, aber mit dem eisernen Willen, wieder zu den Seinen zu kommen, beginnt er seinen Weg zu den sowjetischen Linien, mitten durch die faschistischen Truppen hindurch. Er kriecht, rollt und schleppt sich, gestützt auf zwei Äste, trotz Hunger, Erschöpfung und der Gefahr des Entdecktwerdens, immer weiter, immer weiter. — Achtzehn Tage lang, bis in ein Partisanenlager. Von dort wird er in ein Lazarett gebracht. Beide Füße müssen ihm amputiert werden und Alexej Meressjew erlebt die Seelenkrise des jungen, vorwärtsstrebenden Menschen, der sich zum Krüppel erniedrigt fühlt.

Da fällt ihm eine Zeitung aus dem ersten Weltkrieg in die Hände, in der ein Artikel über einen russischen Flieger steht, der ein Bein verloren hatte und mit Hilfe einer besonderen Prothesenkonstruktion wieder geflogen ist.

Dieser Zeitungsausschnitt ist wie ein Signal für Alexej.

Zäh und verbissen trainiert er Woche um Woche mit seinen künstlichen Füßen und bringt es fertig, nicht nur ohne Krücken zu gehen, sondern sogar zu tanzen. Nach seiner Entlassung aus dem Lazarett täuscht er eine Musterungskommission, und nach Überwindung verschiedener bürokratischer Schwierigkeiten besteigt er wieder ein Jagdflugzeug. Der Jagdflieger Alexej Meressjew hat noch eine ganze Anzahl faschistischer Flieger abgeschossen.

Zum Deutschlandtreffen der Freien Deutschen Jugend kam er als Mitglied der sowjetischen Delegation nach Berlin und zeigte damit, daß er nicht nur ein entschlossener Verteidiger seines Vaterlandes, sondern auch ein aktiver Friedenskämpfer ist.

In diesem Buch schildert uns der Stalinpreisträger Polewoj wunderbare Charaktere, er zeigt uns, wie die Sowjetmenschen ihr Vaterland lieben und mit ganzer Kraft gegen die faschistischen Aggressoren kämpfen. Alexej Meressjew und seine Kameraden geben uns ein leuchtendes Beispiel von Heldenmut, Willensstärke und Ausdauer.

Dieses Buch begeistert uns zu neuen patriotischen Taten bei der Stärkung unserer Republik und sollte von jedem Mitglied der Gesellschaft für Sport und Technik gelesen und auch im Kreise der Kameraden diskutiert werden.

Die jungen Meister im Modellflug der DDR

Daß auch unsere Mädchen im Flugmodellbau „ihren Mann stehen", bewies Irmgard Anton aus Merseburg, die sich den Meistertitel in der Klasse IV a holte

Einzelwertung:

Klasse 1: Rolf Wille, Magdeburg, 125,5 Punkte
Klasse 4: Georg Drese, Halle, 212,5 Punkte
Klasse 4a: Irmgard Anton, Halle, 229 Punkte
Klasse Nurflügel:
H.-Joachim Henkel, Potsdam, 151,1 Punkte

Bezirksmannschaftswertung:

1. Halle	**780,9**	**3. Leipzig . . . .**	**676,1**
2. Gera	**725,7**	**4. Neu-Brandenb.**	**650**

In fairem Wettstreit kämpften die Besten unserer jungen Flugmodellbauer drei Tage um die begehrten Punkte und damit um den stolzen Titel eines Meisters der Deutschen Demokratischen Republik im Modellflug. Wenn auch in Anbetracht der späten Jahreszeit und der verhältnismäßig ungünstigen Witterung keine überragenden Ergebnisse erzielt wurden, so bewiesen unsere Flugmodellbauer doch, daß sie die zurückliegende Zeit gut genutzt haben und zu größeren Leistungen fähig sind. Dies um so mehr, als sie hervorragende Beispiele der gegenseitigen kameradschaftlichen Hilfe brachten und sich trotz des harten Wettstreites stets als ein gemeinsames großes Kollektiv fühlten.

Das bedeutsamste Ereignis an diesen Meisterschaften aber war die Tatsache, daß an den Vorführungen unserer Segelflieger am Nachmittag des letzten Tages erstmalig Freunde der ruhmreichen Stalinschen Luftflotte mit Motorflugzeugen teilnahmen. Was bei den Modellbauern begann, die gegenseitige kameradschaftliche Hilfe, das feierte Triumphe beim gemeinsamen Start unserer und der sowjetischen Piloten. Deutsch-Sowjetische Freundschaft in Aktion und ein Beispiel echter Fliegerkameradschaft, das sich würdig an die unendliche Reihe der Hilfe und Unterstützung durch die große Sowjetunion anschließt. Als die sowjetischen Flieger über der Ehrentribüne Blumen aus dem Flugzeug abwarfen, kannte der Jubel der etwa 40 000 erschienenen Werktätigen kein Ende.

Die Bedeutung dieser Meisterschaften wurde unterstrichen durch das Erscheinen einer in unserer Republik anwesenden Delegation aus Volkschina und von Jungen Pionieren aus Griechenland. Mit besonderer Freude nahmen unsere Modellbauer bei der Siegerehrung im herrlichen Kultursaal der Nileswerke in Chemnitz die Ehrenpreise unseres Präsidenten Wilhelm Pieck und unseres Ministerpräsidenten Otto Grotewohl, unseres großen Freundes und Förderers des Sports, Walter Ulbricht, des Vorsitzenden unserer Freien Deutschen Jugend, Erich Honecker, sowie des Chefs der Deutschen Volkspolizei Luft, Heinz Keßler, und der Volkspolizei See, Waldemar Verner, entgegen. Sie sind ihnen Ansporn, auf dem erfolgreich beschrittenen Wege weiterzugehen, wie es in ihrer Losung zum Ausdruck kommt:

Vom Flugmodellbauer
zum Bezwinger der Lüfte!

An unsere Flugmodellbauer

Zur Eröffnung der I. Republikmeisterschaften im Modellflug 1952 traf folgendes Telegramm von unserem Stellvertretenden Ministerpräsidenten Walter Ulbricht ein:

Liebe Freunde!

Die Gesellschaft für Sport und Technik hat die bedeutungsvolle Aufgabe, junge Menschen für den Flugsport, der bei uns große Entwicklungsmöglichkeiten hat, zu interessieren und für den Segelflug und Flugzeugbau zu begeistern.

Dabei gilt es, die Liebe zu unserer schönen Heimat zu erwecken und die Jungen und Mädchen zu wahren deutschen Patrioten zu erziehen.

Dieses große Ziel werden die Lehrer und Ausbilder der Gesellschaft für Sport und Technik um so besser erreichen, wenn sie systematisch an ihrer eigenen Weiterbildung und Qualifizierung arbeiten und aus den Erfahrungen des fortschrittlichsten Landes, der großen Sowjetunion, lernen.

Möge es der Gesellschaft für Sport und Technik in ernster und verantwortungsvoller Arbeit gelingen, die Jugendlichen zu kühnen und schöpferischen Flugzeugbauern und Flugzeugspezialisten heranzubilden.

In diesem Sinne wünsche ich den ersten Modellflugmeisterschaften der Deutschen Demokratischen Republik einen guten und erfolgreichen Verlauf.

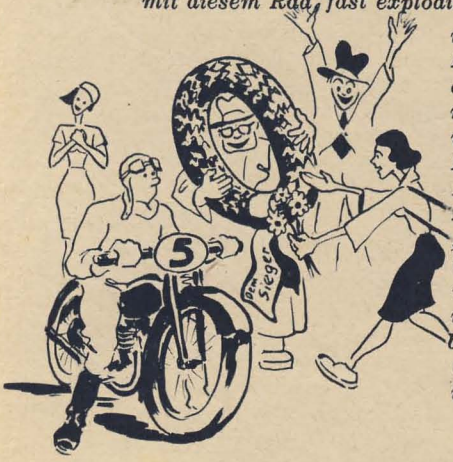
Mit sozialistischem Gruß

Berlin, den 23. Oktober 1952 *Walter Ulbricht*

Humor und Rätsel

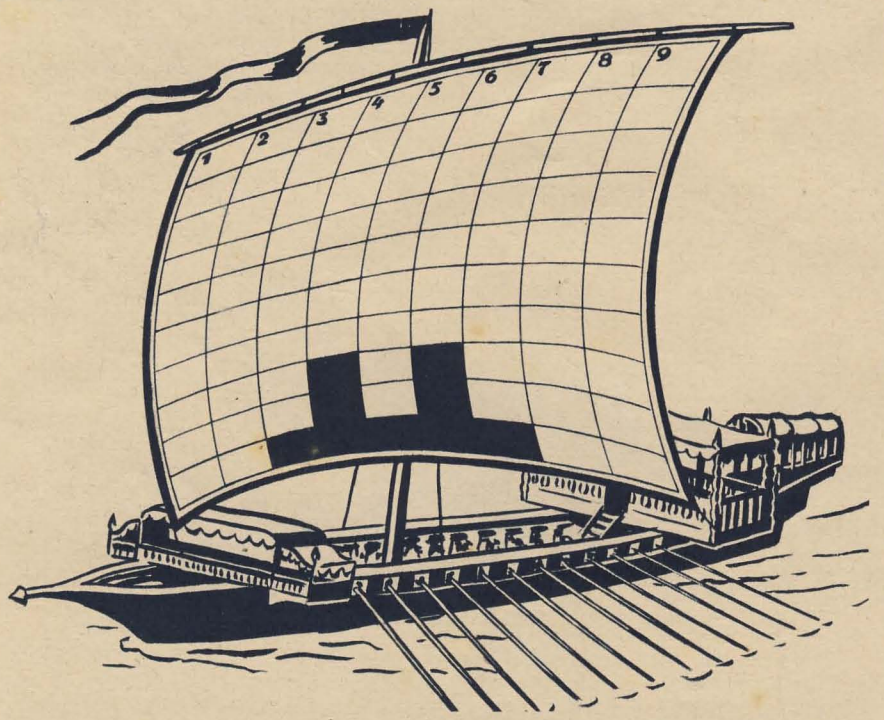
Das Motorrad

Es wirkt auf alle meist erregend,
auf seinen Fahrer sehr bewegend,
dem Fußgänger auf das Gehör
und interessiert im Grunde sehr.
Ein solches Rad, das mancher fährt,
hat einem klugen Mann gehört,
der mit besondrer Motorliebe
behandelt das Benzingetriebe.
Denn er verändert ganz und gar
was zwischen jenem Räderpaar,
indem er ab- und anmontiert
und eigenwillig konstruiert.
Er jagt dann, kilometerbrechend,
die Straßen lang, rekordversprechend,
mit diesem Rad, fast explodierend,

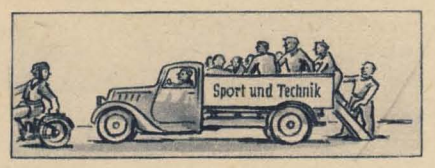


und wie es scheint, recht ungebührend.
Die Fußgänger, schier taub geknattert,
erstarr'n in Staubwolken verdattert,
nicht fähig, noch Protest zu winken,
vor lauter Schmutz und Abgasstinken.
Dafür erreichten ihn in Massen
Beschwerdebriefe aller Klassen.
Da sagte er sich, durchaus ehrlich:
„Mein Fahren scheint nicht ungefährlich."
Und ohne sich davon zu trennen
verlegt er eben sich — auf Rennen,
und alle seine Siegeszeichen
beklatschen nun ab grad die gleichen,
die vorher grimmig beim Beschweren,
ihn nun als — Champion verehren.

—nick.



Lösungen senkrecht einsetzen: 1. Zentrifugalkraft, 2. Zeichen in der Landegasse für Flugzeuge, 3. Bezeichnung für Weltall, 4. Ruderschiff aus der Gesellschaftsordnung der Sklaverei, 5. Wassertiefe unter Kartennull, 6. Ein Pferd zum Stehen gebracht, 7. Vergasermotor, 8. Grundlegende Veränderung, 9. Geschwindigkeitsmesser.
Bei richtiger Auflösung bilden die Anfangsbuchstaben die Bezeichnung für eine Sportart, die in der Gesellschaft für Sport und Technik ausgeübt wird.



Begeisterung

Silbenrätsel

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17

an, chau, de, dü, e, er, ex, ex, fa, fahr, fie, flug, fo, gar, gra, han, in, jahr, laub, le, ment, ment, mus, ne, neu, nig, nis, nis, no, pe, port, rei, ri, sat, schist, se, sen, struk, tan, tel, teur, ti, to, uhr, ver, vi, we, werk, zeug.

Aus vorstehenden Silben sind Wörter folgender Bedeutung zu bilden: 1. Grundstoff, 2. geringe Menge, 3. Funktionär, 4. Elitetruppe, 5. wissenschaftlicher Versuch, 6. Bescheinigung für Kraftfahrer, 7. Fahrt, 8. Ausfuhr, 9. Antrieb der Uhr, 10. Jahreswende, 11. schnelles Flugzeug, 12. Sitz des Reiters, 13. krassester Nationalismus, 14. Stadt in Niedersachsen, 15. Kämpfer gegen den Faschismus, 16. Lichtbild, 17. Baumart.
Bei richtiger Lösung der Wörter ergeben der erste und vierte Buchstabe von oben nach unten gelesen einen Grundsatz unserer Politik.

Auflösung des Worträtsels aus Heft Nr. 1

1. Nadeldüse, 2. Visier, 3. Sattelnase, 4. Seitenruder, 5. Fußraste, 6. Tiefbettfelge, 7. Ventilfeder, 8. Hebebühne, 9. Windrose, 10. Windrichtung, 11. Viertakter, 12. Kurbelgehäuse, 13. Teleskop, 14. Eskaladierwand, 15. Lichtanlage, 16. Aschenbahn, 17. Nebellampe, 18. Peilrahmen, 19. Seilwinde, 20. Olympiade. „Dienst für Deutschland".

WINKE FÜR DIE WERKSTATT:

Leim für den Segelflugzeugbau

Von Joachim Wuckel

Eine der häufigsten an den Segelflugzeugbauer herantretenden Arbeiten ist das Verleimen. Der zu verwendende Leim soll hier einer Betrachtung unterzogen werden:

Zunächst ist auffällig, daß der in der Tischlerei allgemein verwendete Knochenleim, der warm verarbeitet wird, im Segelflugzeugbau keine Verwendung findet. Das hat seinen Grund darin, daß diese Leimart sehr stark die Feuchtigkeit aufsaugt und dadurch an Bindefähigkeit verliert. Für die der Witterung ausgesetzten Gleit- und Segelflugzeuge mußte daher ein anderer Leim gefunden werden. Ein Bauteil muß je cm² Leimfläche mit mindestens 45 kg belastet werden können, bis die Leimstelle zu Bruch geht. Bei einer Prüfung des Leimes an einem Probestück, das 48 Stunden unter Wasser gelegen hat, muß die Leimung noch mindestens 20 kg je cm² tragen. Wir unterscheiden z. Z. zwei Leimarten, die diesen Anforderungen genügen: den Kaseinleim und den Kauritleim.

Kaseinleim

Der Hauptbestandteil dieses Leimes, 36 Prozent Kasein, wird aus Milch gewonnen. Weiter enthält er 20 Prozent Kalzium-Hydroxyd, 17 Prozent Kieselsäure sowie Wasser, Gummiarabikum, Ammoniak, Eisen-, Aluminium- und Magnesium-Oxyd. Die Anlieferung erfolgt in Pulverform.

Beim Arbeiten mit Kaseinleim ist zu beachten:

Lagern

Die Haltbarkeit des Pulvers ist nicht unbegrenzt, da durch Luft und Luftfeuchtigkeit entstehende Einwirkungen die Bindefähigkeit herabsetzen. Aufbewahrung in verschließbaren nichtmetallischen Gefäßen ist aus ähnlichen Gründen erforderlich. Die vom Hersteller angegebenen Daten über Lagerfähigkeit und Verarbeitung sind zu beachten.

Anrühren

Ist keine besondere Anweisung gegeben, kann im allgemeinen gelten: Auf ein Maß Wasser je ein Maß Leim. Die Leimtöpfe wählt man aus Steingut, Porzellan, Glas oder Gummi. Sofort nach dem Anrühren beginnt der Leim stark zu quellen, um nach etwa 10 Minuten breiig zu werden. Nach etwa weiteren 10 Minuten sind die kleinen grießartigen, dunkelbraunen Punkte in der Leimmasse verschwunden. Jetzt ist der Leim gebrauchsfertig. Zeitliche Abweichungen bei verschiedenen Leimlieferungen sind möglich und haben keinen Einfluß auf die Bindefähigkeit.

Verarbeitung

Das Auftragen erfolgt mittels eines Holzstabes oder Holzspachtels. Angerührter Leim muß innerhalb von 6 bis 8 Stunden, an heißen Tagen in 3 bis 4 Stunden verarbeitet sein, da er danach seine volle Bindefähigkeit verloren hat. Zusammengefügte Leimstellen müssen nach 20 Minuten unter Preßdruck stehen. Die Preßzeit muß mindestens 6 Stunden, soll aber nicht länger als 20 Stunden betragen, um das Holz nicht unnötig lange unter Spannung zu halten. Die Leimung hat erst nach einigen Tagen ihre volle Festigkeit erhalten. Es ist jedoch möglich, verleimte Werkstücke nach etwa 12 Stunden weiter zu bearbeiten, wenn dabei die Leimstelle nicht hoch beansprucht wird. Da Kaseinleim einen hohen Feuchtigkeitsgehalt hat, der das Holz quellen läßt, ist bei genau auf Maß zu bearbeitenden Teilen (Holmen) oder vor dem Anschlagen von Beschlägen eine ausreichende Lagerzeit einzuschalten, um das Holz wieder austrocknen zu lassen. Aus den Leimfugen heraustretender Leim darf erst nach frühestens einer Stunde entfernt werden und auch dann niemals durch Abwaschen mit irgendwelchen Chemikalien.

Ungerechtfertigte Beschwerde

Der Reitsport nimmt neuerdings einen starken Aufschwung, besonders in Mecklenburg. Es gibt dort schon viele Ausbildungseinheiten, die von erfahrenen Reitlehrern geleitet werden. Einer von ihnen versprach, aus den Kameraden in zwanzig Stunden perfekte Reiter zu machen. Nach Ablauf dieser Zeit beherrschte aber Joachim gerade die Anfangsgründe, weshalb er sich beim Lehrer beschwerte: „Du sagtest mir doch, ich würde in zwanzig Stunden perfekt reiten können?" Der Lehrer blickte freundlich: „Das würdest du auch, wenn du dich nicht die meiste Zeit auf der Erde, anstatt auf dem Rücken des Pferdes aufgehalten hättest."

INHALT

Seite

Martin Weinhold
Herrlich liegt die Zukunft uns erschlossen — kühn erbaun wir unsre neue Welt 2

Karl Heinz Hardt
Patrioten unserer Heimat 5
Was unsere Kamera sah 6

Ernst Weber
Pferde, Reiter und Parcours 7

Wolfgang Müller
Orientieren — ganz einfach 8

Harald Meyer
Unsere Karte 10

Heinz Schultz
Trapper und Indianer? 11

Erwin Schimski
Die erste Stunde 13

Wolfgang Freund
Eine spannungsreiche Geschichte 14
3 Jahre Deutsche Demokratische Republik 16/17

Hardt/Hanne
Bei Bergmann-Borsig stimmt was nicht 18

Manfred Tomuschat
Als Gast bei den jungen Matrosen Volkspolens 20

Hans Münn
Klar zum Winterlager 23

Fred Beier
Wir lernen Knoten 24

Heinrich Mutschler
Einführung in die Geschichte der Seefahrt ... 25

Kurt Götze
Unser Baby IIb 26
Kampf um jeden Meter Höhe 27

Karl Heinz Hardt
Der wahre Mensch 28
Die jungen DDR-Meister im Flugmodellbau 29
Humor und Rätsel 30

Joachim Wuckel
Winke für die Werkstatt 31

Beilagen:
Aus der Arbeit der DOSAAF.
Flugmodell-Profile.

Fotos: Giebel, Zentralbild, Rowell, Kuhne, Blunck, Bach, Lehnert, Geschke.
Zeichnungen: Kollektiv „Wir fünf", Mintler, Günther.

Zu unserem Bild auf der Umschlagseite:

Mühelos scheinen Reiter und Pferd das Hindernis zu überwinden. Dieser ausgezeichnete Sprung ist das Ergebnis einer mühevollen und regelmäßigen Trainingsarbeit. Wir sehen Kamerad Besser von der Zentralen Reitschule der Grenzpolizei in Hoppegarten auf „Isabella"

Redaktion „Sport und Technik". Chefredakteur Kurt Hanne. Herausgeber: Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik, Halle/Saale. Sitz der Redaktion: Halle/Saale, Stalinallee 156, Tel. 7211 oder 7411. Verlag und Anzeigenabteilung: Sportverlag GmbH, Berlin NW 7, Neustädtische Kirchstraße 15, Postscheckkonto Berlin Nr. 195. Druck: Druckhaus Einheit Leipzig III/18/211. „Sport und Technik" erscheint mit Genehmigung des Amtes für Information der Deutschen Demokratischen Republik. Einzelpreis 0,50 DM, Monatsabonnement 0,50 DM.

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet.

GESELLSCHAFT FÜR SPORT UND TECHNIK